



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar Unand.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin Unand.

**ANALISIS PERMINTAAN JASA ANGKUTAN UDARA KHUSUS
PENUMPANG DI SUMATERA BARAT
(STUDI KASUS: RUTE PENERBANGAN PADANG-JAKARTA)**

SKRIPSI



**DEVI KHUSNUL RIZKA
06951034**

**FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG
2010**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Dengan ini menyatakan :
Nama : **DEVI KHUSNUL RIZKA**
No. BP : 06 951 034
Program Studi : Strata 1 (S-1)
Jurusan : Ilmu Ekonomi
Judul Skripsi : **Analisis Permintaan Jasa Angkutan Udara
Khusus Penumpang di Sumatera Barat (Studi :
Kasus Rute Penerbangan Padang-Jakarta)**

Telah diuji dan disetujui skripsinya melalui seminar hasil yang diadakan pada tanggal 31 Agustus 2010 sesuai dengan prosedur, ketentuan, dan kelaziman yang berlaku.

Padang, 06 Oktober 2010
Pembimbing



Sri Maryati, SE.M.Si
NIP. 196606171993032002

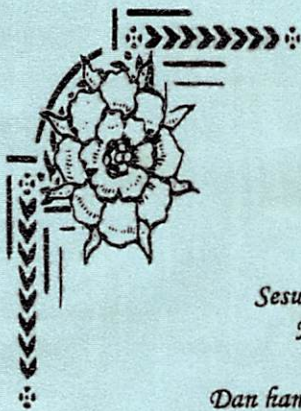
Mengetahui,

Dekan Fakultas Ekonomi

Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi

Prof.Dr.H.Syafuruddin Karimi,SE,MA
NIP. 195410091980121001

Prof.Dr.H.Firwan an,SE,M.Ec.DEA,Ing
NIP.130 812 952



Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan
Maka apabila telah selesai dari suatu urusan
Kerjakanlah dengan sungguh
Dan hanya kepada Tuhan-Mulah hendaknya kamu berhadap
(QS Alam Nasyrat : 6-8)

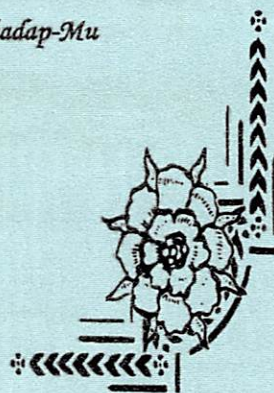
Waktu terus berlalu
Lewati jalan penuh liku
Aral rintangan jadi temanku
Suka duka tak henti menjengukku
Air mata yang dulu menderas

Kini jadi bulir padi emas
Keringat lelah yang selalu terkuras
Kini jadi untaian puji yang lepas

Oh Tuhan...
Kau beri aku tuntunan untuk berjalan
Kau beri aku kekuatan untuk mencapai tujuan

Kini...
Semakin aku renungi
Semakin dalam jiwa ini untuk-Mu
Semakin aku menyayangi
Semakin larut aku tuk berserah pada-Mu
Semakin aku hayati
Semakin terpaksa akan hadir-Mu
Semakin aku berpasrah hati
Semakin ingin menjadi yang terbaik dihadap-Mu
Ingin aku memiliki semua asa-Mu

Kemana lagi harus kucari
Letak jenjang yang mahia tinggi
Hanya untuk memohon diri
Sekedar untuk berterimakasih
Tak luput salah dan khilaf
Hingga kini memohon maaf





Mama... Papa...
Terimakasih atas semuanya
Berjuta peluh dan tetes air mata
Segenap harap penuhi relung jiwa
Belum seberapa yang bisa devi sembahkan
Hanya inilah wujud sayang devi sama mama dan papa
Belum terbalaskan semua bulir do'a
Dan daya upaya yang mama dan papa curahkan
Hanya inilah yang dapat devi berikan
Tulus dari hati
Semoga devi tetap menjadi anak yang membalas guna

Abangku Yudha 'n kakakku Uli...
Kebersamaan kita tak henti terelak
Saat rindu selalu dihantar oleh gagak
Saat badan ingin selalu bersama tegak

Bwt seluruh keluarga besarku
di Bukittinggi, Tanjungpinang & Pekanbaru
Terimakasih atas doa & kasih sayangnya...

Bwt Tio yang sangat istimewa
Thank's For Everything.,
I can't do it without you..
It's make me to love you more my endless love...

To Dini, Ichia, Ocha, Fici 'n sobat-sobat IE angkatan '06
Makasih yach atas kebersamaan 'n semangatnya...
Selamat berjuang to masa depan
Moga Qt sukses dengan gelar Qt
Amien...



PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam skripsi ini dan disebutkan dalam daftar referensi.

Padang, Oktober 2010

Devi Khusnul Rizka
06 951 034



No Alumni Universitas:

DEVI KHUSNUL RIZKA

No Alumni Fakultas:

BIODATA

a).Tempat/Tanggal Lahir: Tanjungpinang, 02 Desember 1988 b).Nama Orang Tua: Sukisman,Hs & Darna Yetti c).Fakultas: Ekonomi d).Jurusan: Ilmu Ekonomi e).No.Bp 06 951 034 f).Tanggal Lulus: 31 Agustus 2010 g). Predikat Lulus: Sangat Memuaskan h). IPK : 3,18 i). Lama Studi : 4 tahun j). Alamat Orang Tua: Jl. Adi Sucipto Km. 11, Gg. Jatayu no 44 Tanjungpinang-Kepri


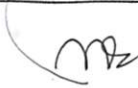

**ANALISIS PERMINTAAN JASA ANGKUTAN UDARA KHUSUS PENUMPANG
DI SUMATERA BARAT (STUDI KASUS: RUTE PENERBANGAN PADANG – JAKARTA)**

Skripsi S-1 Oleh : *Devi Khusnul Rizka*Pembimbing : *Sri Maryati, SE.M.Si***Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisa faktor – faktor yang mempengaruhi permintaan jasa angkutan udara khusus penumpang di Sumatera Barat Rute Padang – Jakarta dengan variabel yang diamati adalah Jumlah Penduduk, Pendapatan Riil Penduduk dan Tarif rata-rata Tiket Pesawat udara di Sumatera Barat. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dari tahun 1994 sampai tahun 2008. Pengujian dilakukan dengan menggunakan analisis regresi linier berganda. Berdasarkan temuan empiris bahwa jumlah penduduk dan Pendapatan riil penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan udara di Sumatera barat, sedangkan tarif rata-rata tiket pesawat berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat. Temuan ini sesuai dengan teori permintaan.

Keyword : *Permintaan, Jumlah Penumpang, Jumlah Penduduk, Pendapatan Riil, Tarif rata-rata Tiket*

Skripsi telah dipertahankan di depan sidang penguji dan dinyatakan lulus pada tanggal 31 Agustus 2010, dengan penguji :

Tanda Tangan	1. 	2. 	3. 
Nama Terang	Sri Maryati, SE.M.Si	Fery Andrianus, SE.M.Si	Lukman, SE.M.Si

Mengetahui :

Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi : **Prof. Dr. H. Firwan Tan,SE,M.Ec.DEA.Ing**
NIP. 130 812 952

Tanda Tangan

Alumnus telah mendaftar ke fakultas dan telah mendapat Nomor Alumnus:

	Petugas Fakultas / Universitas	
No Alumni Fakultas	Nama:	Tanda tangan:
No Alumni Universitas	Nama:	Tanda tangan:

KATA PENGANTAR



Assalamu 'Alaikum Wr.Wb.

Segala puji dan syukur hanya bagi Allah tuhan sekalian alam, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “*Analisis Permintaan Jasa Angkutan Udara Khusus Pemumpang di Sumatera Barat (Studi Kasus : Rute Penerbangan Padang-Jakarta)*”, sebagai salah satu syarat dalam meraih gelar Sarjana Ekonomi dari Fakultas Ekonomi Universitas Andalas, serta shalawat dan salam semoga selalu tercurah kepada junjungan dan tauladan kita, baginda Rasulullah SAW.

Dengan selesainya penyusunan skripsi ini penulis menyampaikan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada ibunda Sri Maryati, SE.M.Si. selaku dosen pembimbing yang telah banyak membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Pada kesempatan ini penulis juga ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan doa dan dukungan moril maupun materiil khususnya kepada :

1. Kedua orangtua saya, Ayahanda Sukisman dan Ibunda Darna Yetti, Abangku Prima Yudha Putra, Kakakku Aulia Novita Sari yang slalu mendoakan dan mendukungku sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu.

2. Bapak Prof.DR.H.Syafruddin Karimi, MA selaku Dekan Fakultas Ekonomii Universitas Andalas.
3. Bapak Prof.Dr.H.Firwan Tan, SE, Mec, DEA.Ing selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi Universitas Andalas.
4. Ibu Neng Kamarni, SE.M.Si selaku kepala program Reguler Mandiri jurusan Ilmu Ekonomi Universitas Andalas.
5. Bapak Fery Andrianus, SE.M.Si dan Bapak Lukman, SE.M.Si selaku penguji I dan Penguji II.
6. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu kepada penulis serta kepada staf Biro Akademik Jurusan Ilmu Ekonomi khususnya Pak Oyon, Pak Helmi.
7. Seseorang yang selama ini selalu setia ada disaat suka dan duka “Alde Tio Putra”, akhirnya kita bisa wisuda bareng ‘n terimakasih atas kesabarannya *“You’re the best lover that I’ve ever had right now n forever”*.
8. Seluruh keluarga besarku yang berada di Tanjungpinang, Bukittinggi dan Pekanbaru.
9. Teman-teman seangkatan IE’06 yang telah memberikan bantuan dan dukungannya, khususnya Dini, Icha, Ocha n Fici *”Friends 4 Ever”*.
10. Ni Ema selaku staf Pustaka fekon Jati yang telah banyak membantu kami selama perkuliahan.
11. Mas parno, yang selalu menyediakan perlengkapan kampus .
12. Anak-anak kosan Jati 6 yang telah memberikan bantuan dan dukungan khususnya Inta yang menjadi pendengar curhatan.

13. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT membalas kebaikan kalian semua, amiin. Tiada karya yang sempurna, namun besar harapan saya dibalik ketidak sempurnaan itu, karya kecil ini dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis, tetapi juga bermanfaat bagi kita semua.

Padang, 05 Oktober 2010

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman

LEMBARAN PENGESAHAN SKRIPSI

LEMBAR PERSEMBAHASAN

LEMBAR PERNYATAAN

ABSTRAK

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Perumusan Masalah.....	6
1.3. Tujuan Penelitian.....	6
1.4. Manfaat Penelitian.....	7
1.5. Ruang Lingkup Masalah.....	8
1.6. Sistematika Penulisan.....	9

BAB II KERANGKA TEORI DAN TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kerangka Teori.....	11
2.1.1. Pengertian Transportasi.....	11
2.1.1.1. Peranan Transportasi.....	12
2.1.1.2. Permintaan Jasa Transportasi	14
2.1.1.3. Tarif Angkutan Yang Berlaku di Indonesia	18
2.1.2. Teori Permintaan.....	19
2.1.2.1. Hukum Permintaan.....	21
2.1.2.2. Kurva Permintaan.....	21
2.1.2.3. Fungsi Permintaan.....	23
2.1.2.4. Elastisitas Permintaan.....	24
2.1.3. Konsep Jasa.....	30
2.1.3.1. Definisi dan Karakteristik Jasa	30
2.1.3.2. Jenis dan Kualitas Pelayanan Jasa Angkutan	
Udara.....	32
2.2. Penelitian Terdahulu.....	35
2.3. Hipotesis	37

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Objek Penelitian.....	38
3.2. Deskripsi Penelitian.....	38

3.3. Identifikasi dan Definisi Variabel.....	39
3.3.1. Identifikasi Variabel.....	39
3.3.2. Defenisi Operasional Variabel.....	40
3.4. Model Penelitian dan Analisis Data	41
3.4.1. Model Penelitian.....	41
3.4.2. Analisis Data.....	43
3.4.2.1. Pengujian Hipotesis Statistik.....	43
3.4.2.2. Uji Asumsi Klasik.....	46

BAB IV GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

4.1. Kondisi Wilayah Sumatera Barat.....	49
4.2. Perkembangan Permintaan Jasa Angkutan Udara Tujuan Jakarta di Sumatera Barat.....	50
4.3. Perkembangan Jumlah Penduduk di Sumatera Barat.....	53
4.4. Perkembangan Pendapatan Riil Penduduk di Sumatera Barat.....	54
4.5. Perkembangan Tarif Rata-rata Tiket Pesawat Udara Di Sumatera Barat.....	56

BAB V ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

5.1. Analisa Data.....	59
------------------------	----

5.2. Hasil Temuan Empiris.....	60
5.2.1. Hasil Uji t.....	62
5.2.2. Hasil Uji F.....	64
5.2.3. Hasil Uji Koefisien Determinan (R^2).....	65
5.3. Hasil Pengujian Asumsi Klasik.....	65
5.3.1. Hasil Pengujian Normalitas.....	66
5.3.2. Hasil Pengujian Multikolinearitas.....	67
5.3.3. Hasil Pengujian Autokorelasi.....	68
5.3.4. Hasil Pengujian Heterokedasitas.....	68
5.4. Pembahasan Hasil Penelitian.....	70
5.5. Keterbatasan Penelitian.....	73

BAB VI PENUTUP

6.1. Kesimpulan	75
6.2. Saran	77

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Perkembangan Jumlah Permintaan Jasa Angkutan Udara Tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat Tahun 1994 s/d 2008	52
Tabel 4.2. Perkembangan Jumlah Penduduk di Sumatera Barat Tahun 1994 s/d 2008	53
Tabel 4.3. Perkembangan Pendapatan Riil Penduduk di Sumatera Barat Berdasarkan Indeks Harga Konsumen Tahun 1994 s/d 2008	55
Tabel 4.4. Perkembangan Tarif Rata-rata Tiket Pesawat Udara Rute Padang-Jakarta di Sumatera Barat Tahun 1994 s/d 2008	57
Tabel 5.1. Data Penelitian	59
Tabel 5.2. Rangkuman Hasil Analisa Regresi	60
Tabel 5.3. Hasil Uji Normalitas Kolmogorv Smirnov	66
Tabel 5.4. Hasil Uji Multikolinearitas	67
Tabel 5.5. Hasil Uji Autokorelasi	68

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kurva Permintaan.....	22
Gambar 2.2. Kurva Elastisitas Permintaan Terhadap Harga	28
Gambar 5.1. Hasil Uji Heterokedastisitas.....	69

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1a. Hasil Regresi

Lampiran 1b. Hasil Uji Normalitas

Lampiran 2a. Hasil Uji t dan Hasil Uji Multikolinearitas

Lampiran 2b. Hasil Uji Autokorelasi

Lampiran 3. Hasil Uji Heterokedasitas

Lampiran 4. Hasil Uji F

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kebutuhan adalah keadaan dari perasaan kekurangan, keinginan merupakan kebutuhan manusia yang terbentuk oleh budaya dan kepribadian seseorang. Keinginan terbentuk oleh masyarakat dan dipaparkan dalam bentuk objek yang bisa memuaskan kebutuhan. Ketika didukung oleh daya beli, keinginan menjadi permintaan (*demand*). Mengingat keinginan dan sumber dayanya, manusia menuntut manfaat produk yang memberi tambahan pada nilai dan kepuasan yang paling tinggi. (Metty Prima Arani, 2009). Begitu juga permintaan pada jasa transportasi, penumpang atau pengguna jasa juga memerlukan nilai dan kepuasan yang tinggi pula. Bisnis transportasi merupakan sebuah peluang bisnis yang terbuka sangat lebar. Tak dapat dielakkan, sepanjang masa manusia selalu membutuhkan jasa transportasi. Transportasi udara pun semakin dibutuhkan dengan semakin dinamisnya kehidupan masyarakat. Dua hal yang merupakan dasar kebutuhan akan transportasi udara, perjalanan lintas kota/propinsi bahkan lintas negara menjadi lebih cepat namun tidak mahal.

Menurut Herlan Firmansyah (2009), tujuan pembangunan nasional, sebagaimana dinyatakan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945, yaitu untuk melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia,

memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional tersebut, sektor transportasi mempunyai posisi yang penting dan strategis dalam proses pembangunan bangsa, khususnya dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat kesatuan dan persatuan serta mampu mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara, antara lain kehidupan politik, ekonomi dan sosial budaya. Transportasi sebagai salah satu urat nadi perekonomian suatu negara, tidak lepas dari pengaruh atau dampak yang diakibatkan oleh keadaan dan situasi perekonomian yang menunjukkan tingkat perekonomian yang sedang berjalan. Ini berarti bahwa jika kegiatan transportasi terganggu, maka akan mengakibatkan perekonomian terganggu pula.

Jenis transportasi udara memiliki karakteristik dan keunggulan yang berbeda jika dibandingkan dengan jenis transportasi lainnya. Hal ini dimungkinkan karena faktor kecepatan dari pesawat tersebut yang dapat menjangkau tempat lain yang tidak dapat dijangkau oleh jenis transportasi lainnya serta dapat digunakan secara fleksibel karena tidak terkait dengan hambatan alam kecuali cuaca. Transportasi udara memegang peranan yang sangat penting dalam menjangkau seluruh pelosok yang mempunyai kemampuan jangkauan jelajah yang jauh dalam waktu relatif yang sangat cepat. Transportasi udara mempunyai kedudukan yang penting bagi masyarakat Indonesia jika dilihat dari segi geografisnya yang merupakan Negara kepulauan yang sangat luas, yang terbentuk atas ribuan pulau tersebar di Nusantara. (Rustian Kamaluddin,1987;73). Untuk

menjangkau dan mengembangkan potensi sumberdaya alam dan sumber daya manusia, diperlukan sarana dan prasarana penunjang transformasi sosio ekonomi dan sosio politik, sehingga memerlukan sarana transportasi yang cepat dan handal. Tetapi dengan kondisi geografis tersebut menyebabkan pembangunan sarana transportasi tidak mudah. Keterbatasan sarana dan prasarana jasa transportasi darat dan laut terutama untuk wilayah terpencil menyebabkan transportasi udara menjadi pilihan yang menarik.

Peranan transportasi udara sebagai sarana transportasi menjadi semakin penting bagi masyarakat yang membutuhkan waktu yang singkat. Hal ini menyebabkan keadaan persaingan bisnis yang semakin mengglobal yang memerlukan manusia yang memiliki wawasan luas jauh kedepan, kreatif, dinamis, inisiatif, fleksibel, cekatan dan menghargai nilai waktu. Dengan keunggulan yang dimiliki oleh transportasi udara ini, diharapkan akan selalu menjadi pilihan dalam memenuhi segala tuntutan aktivitas masyarakat (Abbas Salim, 1993;20).

Sesuai dengan sifat permintaannya keberadaan sektor transportasi sangat dibutuhkan dalam menyediakan pelayanan jasa sesuai kebutuhan sektor lainnya. Permintaan jasa transportasi mengikuti perkembangan kegiatan ekonomi yang akan memanfaatkannya. Sedangkan di sisi lain perkembangan ekonomi dipengaruhi oleh keadaan system dan sarana transportasi yang melayaninya. Oleh karena itu, pembangunan sektor transportasi diharapkan dapat menjadi *leading sector* terhadap pertumbuhan sektor-sektor lainnya dalam pembangunan ekonomi.

Menurut Metty Prima Arani (2009), struktur pasar jasa angkutan udara di Indonesia mulai berubah sejak tahun 1991. Dalam 2 tahun terakhir ini disebutkan bahwa Pemerintah tidak membatasi jumlah perusahaan penerbangan tetapi mengatur daerah operasi perusahaan angkutan udara niaga berjadwal berdasarkan kepada keseimbangan demand dan supply, menerapkan prinsip subsidi silang dan menganut multi airlines system atau pada satu rute dapat dilayani oleh lebih dari satu perusahaan penerbangan. Disamping itu, Pemerintah juga mengatur rute penerbangan dan kapasitas tempat duduk masing-masing perusahaan angkutan udara niaga berjadwal. Dengan memperhatikan prinsip kebijakan yang ditempuh oleh Pemerintah dalam menunjang perkembangan angkutan angkutan udara domestik, memberikan suatu peluang bagi para investor untuk masuk dalam bisnis angkutan udara. Sehingga pertumbuhan perusahaan penerbangan semakin pesat.

Di Bandara Udara Internasional Minangkabau, sampai dengan tahun 2008 terdapat perusahaan penerbangan Nasional dan Internasional. Penerbangan nasional untuk tujuan Jakarta terdapat 5 (lima) perusahaan penerbangan nasional yaitu, Garuda Indonesia Airlines, Batavia Airlines, Lion Airlines, Mandala Airlines, Air Asia dan Sriwijaya Airlines. (BPS Sumatera Barat, 2008).

Dampak dari dibukanya jasa angkutan udara ini terlihat dengan munculnya persaingan harga yang tidak dapat dihidari. Perang tarif yang terjadi sekarang ini merupakan dampak dari kapasitas yang berlebih pada beberapa rute domestik, jumlah tempat duduk (*seats*) yang jauh lebih besar dari *demand* jumlah penumpang.

Pertambahan perusahaan penerbangan membawa dampak positif bagi konsumen. Selain memiliki banyak pilihan, juga memberikan variasi tarif yang lebih terjangkau. Perang tarif yang terjadi saat ini akibat peningkatan permintaan dengan munculnya penumpang-penumpang baru dan berpindahnya penumpang dari darat dan laut ke penerbangan. Karena itu pula, dalam kurun waktu 1994-2008 lalu terjadi suatu pertumbuhan penumpang di sektor angkutan udara yang sangat signifikan.

Pertumbuhan ekonomi Sumatera Barat mempunyai kaitan erat dengan peranan angkutan udara selain sebagai sub sektor yang ikut menunjang sektor lainnya. Fungsi bandar udara beserta sarana transportasi udara tidak saja memperlancar arus barang dan manusia tetapi juga memberikan dampak bagi pengembangan wilayah. Transportasi udara dapat memberikan nilai tambah bagi peningkatan perekonomian melalui transaksi yang terjadi dan pemanfaatan sumberdaya manusia melalui penyaluran tenaga kerja pada sektor-sektor tersebut di atas serta membuka isolasi daerah dengan kawasan lainnya.

Dengan demikian, dengan semakin membaiknya kondisi perekonomian, pertumbuhan sarana dan prasarana angkutan udara, serta pariwisata diperkirakan permintaan terhadap jasa angkutan penumpang akan lebih tinggi dimasa yang akan datang. Untuk mengakomodir permasalahan "*demand*" akan jasa angkutan ini, Pemerintah telah membangun Bandar Udara Internasional Minangkabau dengan kapasitas dan fasilitas Internasional.

Tertarik dengan masalah di atas, maka penulis mencoba menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan permintaan jasa angkutan udara khusus penumpang di Sumatera Barat, dalam skripsi yang berjudul : ” **Analisis Permintaan Jasa Angkutan Udara Khusus Penumpang di Sumatera Barat (Studi Kasus: Rute Penerbangan Padang-Jakarta)**”.

1.2. Perumusan Masalah

Pada penelitian ini penulis mencoba menganalisis permintaan jasa angkutan udara khusus penumpang di Sumatera Barat, dengan mengemukakan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh jumlah penduduk di Sumatera Barat terhadap permintaan jasa angkutan udara rute Padang – Jakarta tahun 1994 s/d 2008?
2. Bagaimana pengaruh pendapatan riil penduduk terhadap permintaan jasa angkutan udara rute Padang - Jakarta di Sumatera Barat tahun tahun 1994 s/d 2008?
3. Bagaimana pengaruh tarif rata-rata tiket pesawat udara terhadap permintaan rute Padang – Jakarta di Sumatera Barat tahun tahun 1994 s/d 2008?

1.3. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan latar belakang dan perumusan masalah yang sudah diuraikan diatas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengaruh jumlah penduduk di Sumatera Barat terhadap permintaan jasa angkutan udara rute Padang – Jakarta tahun 1994 s/d 2008.
2. Untuk mengetahui pengaruh pendapatan riil penduduk terhadap permintaan jasa angkutan udara rute Padang - Jakarta di Sumatera Barat tahun tahun 1994 s/d 2008.
3. Untuk mengetahui pengaruh tarif rata-rata tiket pesawat udara terhadap permintaan rute Padang – Jakarta di Sumatera Barat tahun tahun 1994 s/d 2008.

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini bermanfaat :

1. Bagi Peneliti

Menambah pengetahuan dan wawasan peneliti baik dalam hal penelitian maupun obyek penelitian, yang dalam hal ini adalah perkembangan permintaan jasa angkutan udara, faktor-faktor permintaan jasa angkutan udara, elastisitas permintaan jasa angkutan udara dan migrasi penumpang angkutan laut ke penerbangan.

2. Bagi akademis

Diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi mereka yang berminat untuk mengkaji mengenai perkembangan dan peran jasa angkutan udara khususnya transportasi pada umumnya.

3. Bagi Masyarakat

Dari penelitian ini diharapkan agar masyarakat dapat mengetahui fungsi dan manfaat jasa angkutan udara di tempat mereka yang akhirnya dapat berperan aktif dalam mengembangkan pertumbuhan sektor usaha penerbangan.

1.5. Ruang Lingkup Masalah

Berdasarkan latar belakang judul, perumusan masalah, tujuan penelitian, maka penulis membatasi ruang lingkup permasalahan agar tidak terjadi penyimpangan yang tidak diinginkan. Batasan – batasan penulisan ini sebagai berikut:

1. Untuk permintaan jasa angkutan penumpang pesawat udara yang dibahas adalah permintaan atas jasa angkutan penumpang pesawat udara dari beberapa perusahaan penerbangan yang melayani rute penerbangan Padang – Jakarta tahun 1994-2008.
2. Tarif yang digunakan adalah tarif rata-rata dari keseluruhan penerbangan rute Padang – Jakarta yang berlaku dari tahun 1994 – 2008. Dalam hal ini berapa jumlah uang yang dikeluarkan oleh pengguna jasa angkutan penumpang pesawat udara tersebut untuk membeli tiket yang dibutuhkannya untuk pergi ke Jakarta. Tarif ini berdasarkan pada tarif rata-rata tiket pesawat.

3. Tingkat pendapatan penduduk yang digunakan adalah tingkat pendapatan riil penduduk di Sumatera Barat berdasarkan Indeks Harga periode 1994 – 2008.
4. Jumlah penduduk di Sumatera Barat sebagai proyeksi permintaan jasa angkutan udara periode 1994 – 2008 (dalam jiwa).

1.6. Sistematika Penulisan

Pembahasan dalam penelitian ini secara garis besar terdiri dari 6 (enam)

Bab dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Mencangkup Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Ruang Lingkup Penelitian dan Sistematika Penulisan.

BAB II KERANGKA TEORI DAN TINJAUAN PUSTAKA

Menjelaskan tentang Pengertian Transportasi, Teori Permintaan, Konsep Jasa dan Tinjauan Pustaka.

BAB III METODE PENELITIAN

Menjelaskan tentang Objek Penelitian, Deskripsi Penelitian, Identifikasi dan Definisi Variabel, Model Penelitian dan Analisis Data.

BAB IV GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

Menjelaskan gambaran umum daerah Sumatera Barat, Perkembangan Permintaan Terhadap Jasa Angkutan Udara, Perkembangan Jumlah Penduduk, Perkembangan Pendapatan Penduduk dan Tarif Tiket Pesawat Udara.

BAB V ANALISA DAN PEMBAHASAN

Menjelaskan hasil analisis yang diperoleh dari perkembangan faktor-faktor mempengaruhi permintaan jasa angkutan udara khusus penumpang tujuan Padang – Jakarta di Sumatera Barat hingga tahun 2008.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Memaparkan kesimpulan dari hasil penelitian yang telah diperoleh dan mencoba memberikan saran-saran dari kesimpulan penulis.

BAB II

KERANGKA TEORI DAN TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kerangka Teori

2.1.1. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting, yaitu : (a) Pemindahan/pergerakan (*movement*); (b) Secara fisik mengubah tempat dari barang dan penumpang ketempat lain. (Wartawarga; 2009). Transportasi pada dasarnya adalah merupakan alat untuk melawan jarak guna memenuhi kebutuhan (*need*) yang secara geografis terpisah dari tempat asalnya. Dengan kata lain transportasi adalah suatu aktivitas yang bukan merupakan tujuan akhir tetapi merupakan alat untuk mencapai tujuan. Dalam hal ini transportasi memberikan pengertian sebagai permintaan turunan (*derived demand*).

Transportasi atau pergerakan orang/barang dari satu lokasi ke lokasi lain, bukanlah tujuan akhir (*ends*), melainkan turunan dari suatu permintaan (*derived demand*). Perangkat yang terjadi yang diakibatkan oleh sistem kegiatan dan sistem jaringan serta dipengaruhi oleh sistem kelembagaan yang ada. Sistem ini juga dipengaruhi oleh sistem lingkungan dan juga sistem kerugian. Keterkaitan dan

dinamika dari sistem transportasi itu dicirikan oleh adanya : (a) adanya hubungan timbal balik antara sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan : (b) dampak dari perubahan sistem kelembagaan terhadap sistem-sistem itu; (c) sistem lingkungan internal yang merupakan ciri khusus dari kota terkait, dan juga pengaruh dari perubahan lingkungan eksternal mulai dari lingkungan regional sampai global; (d) sistem perwilayahan mulai dari wilayah lokal sampai internasional. (Abbas Salim,1993;25). Transportasi dapat dibedakan menjadi :transportasi jalan raya dan pengangkutan rel; pengangkutan melalui air di pedalaman, seperti pengangkutan sungai, kanal dan danau; pengangkutan pipa, seperti transportasi untuk mengangkut atau mengalirkan minyak tanah, bensin dan air minum; pengangkutan laut dan samudera yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut; dan pengangkutan udara yaitu angkutan dengan menggunakan angkutan kapal terbang. Transportasi diartikan sebagai pemindahan manusia/barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hubungan ini ada empat hal terkait yaitu : ada muatan yang diangkut, tersedia kendaraan sebagai alat angkut, ada jalanan (*the way*) yang dapat dilalui dan ada tempat pemberhentian (*terminal*). Dengan demikian kegiatan transportasi dapat berjalan lancar apabila keempat hal tersebut terpenuhi dengan baik.

2.1.1.1 Peranan Transportasi

Menurut Abbas Salim (1993;11), secara umum transportasi berfungsi untuk: (1) membuka jalan masuk disuatu wilayah tertentu; (2) pelayanan masyarakat; dan (3) memberikan pelayanan bagi angkutan antar masyarakat dan

transportasi jarak jauh antar kota dan daerah. Fungsi transportasi adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi dari kegunaan seseorang. Seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk kebutuhan usaha.

Transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Jika kegiatan ekonomi telah berjalan, transformasi perlu terus tersedia untuk menunjang pembangunan dan melayani perlembagaan ekonomi. Peranan transformasi bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Oleh karena itu jasa transformasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi Pembangunan Ekonomi Negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi. Kenyataan menunjukkan bahwa ada hubungan antara tingkatan dari kegiatan ekonomi dengan kebutuhan menyeluruh akan angkutan, artinya kalau aktivitas ekonomi meningkat maka kebutuhan akan angkutan meningkat pula.

Menurut Dias Purwoko Aji (2009), fungsi transportasi adalah juga sebagai alat untuk menjembatani antara produsen dan konsumen, sehingga barang dan jasa

dapat dipertukarkan berdasarkan saling menguntungkan. Disamping itu timbul adanya suatu *time gap* (*selang waktu*) mengingat barang yang diproduksi hari ini belum tentu dibutuhkan untuk hari esok, bulan depan atau bahkan tahun yang akan datang. Untuk menjebatani *time gap* tersebut diadakan teknik yang dapat melindungi kerusakan barang. Selanjutnya fungsi dari transportasi harus terlaksana dengan benar apabila orang dan barang yang diangkut dapat sampai tujuan secara aman.

Pada ruang lingkup transportasi udara mempunyai kedudukan yang penting bagi masyarakat jika dilihat dari segi geografisnya, sehingga angkutan melalui udara dengan pesawat terbang dapat memungkinkan adanya pemindahan secara sistematis bagi orang/barang dari tempat asal ketempat lain sebagai tujuan dan hal ini merupakan suatu hal yang sangat essensial karena dapat memberikan arti bagi terciptanya manfaat tempat dan waktu, dimana memungkinkan pemindahan orang/barang yang kurang diperlukan ketempat lain tempat yang memerlukan serta tepat pada waktu diperlukan ditempat tersebut.

2.1.1.2 Permintaan Jasa Transportasi

Kebutuhan akan jasa transportasi ditentukan oleh barang-barang dan penumpang yang akan diangkut dari satu tempat ketempat lain. Jumlah kapasitas angkutan tersedia dibanding dengan kebutuhan terbatas, disamping itu permintaan terhadap jasa transportasi merupakan "*derived demand*".

Menurut Abbas Salim (1993;15) untuk mengetahui berapa jumlah permintaan akan jasa angkutan sebenarnya perlu dianalisis permintaan akan jasa-jasa transportasi sebagai berikut :

a. Pertumbuhan Penduduk

Pertumbuhan penduduk suatu daerah, propinsi dari suatu negara akan membawa pengaruh terhadap jumlah jasa angkutan yang dibutuhkan.

b. Pembangunan Wilayah dan Daerah

Dalam rangka pemerataan pembangunan dan penyebaran penduduk di seluruh pelosok Indonesia, transportasi sebagai sarana dan prasarana penunjang untuk memenuhi kebutuhan jasa akan jasa angkutan.

c. Perdagangan Ekspor dan Impor merupakan satu segi yang menentukan berapa jumlah jasa transportasi yang diperlukan untuk perdagangan tersebut.

d. Proses Industrialisasi disegala sektor ekonomi yang merupakan program pemerintah untuk pemerataan pembangunan, akan membawa dampak terhadap jasa-jasa transportasi yang diperlukan.

e. Transmigrasi dan penyebaran penduduk keseluruh daerah di Indonesia salah satu faktor *demand* yang menentukan banyaknya jasa-jasa angkutan yang harus disediakan oleh penyedia angkutan.

Menurut Ahmad Irfan (2003) perkembangan permintaan jasa angkutan udara di Indonesia dipacu oleh beberapa hal, antara lain :

1. Jumlah penduduk

Jumlah penduduk yang besar merupakan pasar potensial, terutama bila dikaitkan dengan kemampuan ekonomi dan mobilitas yang tinggi.

2. Luas wilayah

Indonesia merupakan negara kepulauan (70% laut) yang luas, yang memerlukan sarana dan prasarana penunjang transportasi sosio-ekonomi dan sosio-politik, sehingga memerlukan sarana transportasi yang cepat dan handal.

3. Sifat Geofisik dan Geografik

Kondisi geografis Indonesia menyebabkan pembangunan sarana transportasi tidak mudah. Keterbatasan sarana dan prasarana jasa transportasi darat dan laut terutama untuk wilayah terpencil menyebabkan transportasi udara menjadi pilihan yang menarik.

4. Pertumbuhan ekonomi dan tingkat pendapatan masyarakat

Dorongan kegiatan ekonomi dapat meningkatkan kebutuhan transportasi udara sebagai moda transportasi yang cepat. Adanya peningkatan pendapatan akan meningkatkan daya beli masyarakat untuk menggunakan transportasi udara.

Menurut Abbas Salim (1993;25), jika dilihat dari segi segmentasi pasarnya, perjalanan dengan sarana angkutan udara domestik dilakukan untuk berbagai maksud, diantara yaitu :

1. Untuk Bisnis

Yaitu perjalan yang dilakukan oleh pemerintah maupun perjalan resmi lainnya. Meskipun pejabat atau pengusaha senior melakukan perjalanan udara lebih sering, pendapatan namoaknya sering kali berpengaruh terhadap frekuensi perjalanan, serta jenis dan kelas dari transportasi yang digunakan.

2. Untuk Keperluan Pribadi atau Alasan Keluarga

Perjalanan ini biasanya jarang digunakan, tetapi bila jasa angkutan udara untuk alasan ini digunakan, biasanya tidak tergantung pada pendapatan, tujuan perjalanan maupun fasilitas jasa yang diberikan dalam perjalanan tersebut.

3. Untuk Pariwisata

Pariwisata merupakan sumber pendapatan jasa angkutan udara yang mana sangat sensitif sekali terhadap besarnya tarif, bila dibandingkan dengan alasan lain untuk melakukan perjalanan.

Menurut Rustian Kamaluddin (1987;50), pertumbuhan lalu lintas penumpang udara untuk urusan bisnis disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain :

1. Perkembangan dan strategi pembangunan nasional.
2. Strategi pengembangan industri.
3. Perdagangan regional.
4. Globalisasi industri.

Selanjutnya Rustian juga menyatakan bahwa, pertumbuhan perjalanan penumpang untuk urusan selain bisnis dapat disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain :

1. Pendapatan penduduk yang dapat dibelanjakan semakin meningkat.
2. Interaksi sosial yang semakin meningkat.
3. Industri turisme yang semakin berkembang.
4. Harga relatif jenis-jenis transportasi lain yang berkompetisi.

2.1.1.3 Tarif Angkutan Yang Berlaku di Indonesia

Di Indonesia berlaku beberapa jenis tarif angkutan tiap alat angkutan. Tarif angkutan diatur dan ditetapkan oleh Pemerintah. Ketentuan dan pedoman tarif yang berlaku terdiri dari tarif angkutan, barang dan tarif angkutan

penumpang untuk angkutan laut, angkutan jalan raya, angkutan kereta api, angkutan sungai, danau dan penyeberangan serta angkutan udara. Bagi angkutan penumpang berlaku tarif tetap (*fixed rate*) dengan jalur atau trayek yang dilayani oleh bis, kereta api, kapal laut dan pesawat udara.

Tarif angkutan udara dalam negeri di Indonesia terdiri dari : tarif angkutan udara komersial berjadwal, tarif angkutan udara perintis dan tarif angkutan udara (penerbangan) lainnya. Tarif angkutan udara komersial berlaku untuk seluruh penerbangan domestik dan tarif angkutan udara perintis berlaku bagi penerbangan perintis. Tarif (harga) jasa angkutan penerbangan lainnya diatur melalui perjanjian. Tarif angkutan udara itu terdiri dari tarif penumpang dan tarif barang. Tarif angkutan udara komersial dibedakan antar tarif PT. Garuda Indonesia dan tarif perusahaan penerbangan lainnya. Tarif yang ditetapkan hanya berlaku untuk PT. Garuda Indonesia sedangkan perusahaan penerbangan lainnya diizinkan mengenakan tarif 15 persen dibawah tarif tersebut. Tarif angkutan udara dibedakan menurut wilayah. Perbedaan ini didasarkan atas perbedaan kepadatan penumpang dan jumlah frekuensi penerbangan pada jalur-jalur tersebut. (Abbas Salim,1993;70)

2.1.2. Teori Permintaan

Teori ekonomi yang digunakan untuk mendukung penelitian ini adalah teori ekonomi mikro, khususnya teori permintaan. Teori permintaan menerangkan sifat dari permintaan pembeli pada suatu komoditi (barang dan jasa) dan juga menerangkan ciri hubungan antara jumlah yang diminta dengan harga.

(Sugiarto,2000:60). Pada dasarnya permintaan ke atas sesuatu barang dapat dilihat dari dua sudut, yaitu permintaan yang dilakukan oleh seseorang atau individu tertentu (permintaan individu) dan permintaan yang dilakukan oleh semua orang didalam pasar (permintaan pasar) pada berbagai tingkat harga. Permintaan pasar merupakan penjumlahan dari permintaan individu. Kedua jenis permintaan tersebut diharapkan merupakan permintaan yang efektif, artinya permintaan yang didukung oleh kekuatan daya beli.

Menurut Sugiarto (2000), hal-hal yang merupakan penentu permintaan pasar adalah : (1) harga, kuantitas permintaan menurun ketika harganya, meningkat dan kuantitas permintaan meningkat ketika harganya menurun, ini dapat dikatakan bahwa kuantitas yang diminta berhubungan secara negatif dengan harga; (2) pendapatan rata-rata masyarakat, (3) harga barang lain yang berkaitan, jika merupakan barang substitusi, penurunan harga barang yang satu menurunkan permintaan terhadap barang lain, jika merupakan barang komplemen, penurunan harga sebuah barang meningkatkan permintaan barang lainnya; (4) selera; (5) jumlah penduduk.

Permintaan sebenarnya merupakan pencerminan dari konsumsi dimana konsumsi dapat diartikan sebagai suatu aktivitas manusia untuk menghabiskan atau mengurangi utiliti suatu barang dan jasa.

Dalam kegiatan konsumsi manusia, keputusan untuk membeli suatu barang didasarkan pada ketuhan atas barang tersebut, kemudian timbul keinginan untuk memenuhi kebutuhan dengan jalan melakukan permintaan yang didukung

oleh kemampuan daya beli. Permintaan seperti inilah yang disebut dengan permintaan efektif.

2.1.2.1 Hukum Permintaan

Menurut Sadono Sukirno (2002;75) hukum permintaan menjelaskan sifat perkaitan diantara permintaan sesuatu barang dengan harganya. Hukum permintaan pada hakikatnya merupakan suatu hipotesa yang menyatakan :” *makin rendah harga sesuatu barang, makin banyak permintaan keatas barang tersebut; sebaliknya makin tinggi harga sesuatu barang, makin sedikit permintaan keatas barang tersebut*”

Secara sederhana, hukum permintaan dapat dirumuskan sebagai berikut : bila keadaan lain tetap bersifat konstan, maka kuantitas atau jumlah barang yang akan dibeli per unit waktu (dalam rentang waktu tertentu) akan menjadi semakin besar apabila harga semakin rendah.

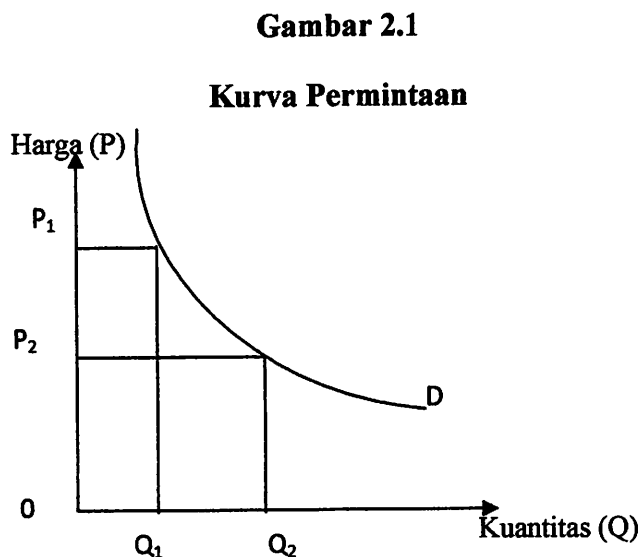
2.1.2.2.Kurva Permintaan

Kurva permintaan adalah tempat menyebarkan titik-titik yang menggambarkan tingkat pembeli maksimum yang dilakukan oleh para konsumen pada tingkat harga tertentu dalam kondisi dimana suatu faktor lain bersifat *ceteris paribus* atau tidak berubah. (Sadono Sukirno;2002,111)

Penelitian keilmuan menunjukkan bahwa jumlah komoditi yang terbeli tergantung pada harganya. Semakin tinggi harga suatu komoditi, hal ini tetap

sama, semakin sedikit orang yang akan membelinya. Semakin rendah harga pasarnya, semakin banyak yang akan dibeli.

Ada suatu hubungan jelas antara harga pasar suatu barang dengan jumlah yang diminta, dengan catatan faktor lain tidak berubah. Hubungan antara harga dan kuantitas yang dibeli ini disebut sebagai kurva permintaan. Menurut Samuelson, bentuk kurva permintaan adalah sebagai berikut :



Sumber : Sadono Sukirno, 2002, Hal.112

Berdasarkan kurva permintaan tersebut, jumlah dan harga yang mempunyai hubungan yang terbalik, Q naik bila P turun. Kurva ini berbentuk miring, turun dari kiri atas kekanan bawah. Fakta penting ini disebut Hukum Permintaan dengan kemiringan negatif (*law of downward-sloping demand*). Hukum ini berlaku pada hampir semua kondisi. (Sadono Sukirno;2002)

Hukum permintaan dengan kemiringan negatif: jika harga suatu komoditi naik, (dan hal-hal lain dianggap tidak berubah), pembeli cenderung membeli lebih

sedikit komoditi tersebut. Demikian juga halnya jika harga turun, dan hal-hal lain tidak berubah, jumlah yang dibeli akan meningkat.

2.1.2.3.Fungsi Permintaan

Fungsi permintaan akan suatu barang dapat didefinisikan sebagai fungsi yang menunjukkan hubungan antara jumlah-jumlah suatu barang yang akan terbeli persatuan waktunya dengan berbagai nilai dari dua atau lebih variabel yang turut menentukan jumlah pembelian barang tersebut. (Sugiarto,2000:56)

Apabila permintaan suatu barang hanya ditentukan oleh harga barang itu sendiri, dengan asumsi *ceteris paribus*, maka fungsi permintaannya disebut fungsi permintaan statis. Fungsi permintaan statis (*comparative static analysis*) yaitu adanya pengertian yang jelas tentang asumsi *ceteris paribus*, sebab dalam analisis ini kita hanya mengubah satu faktor peubah saja, sedangkan yang lain dianggap tetap dan faktor peubah saja, sedangkan yang lain dianggap tetap dan faktor selera dianggap sama.

Fungsi permintaan statis dapat ditulis sebagai berikut :

$$Q = f(P) \dots\dots\dots (1)$$

Menurut Paul A Samuelson (1999) , sebenarnya jumlah atau kuantitas suatu barang yang seorang konsumen ingin dan sanggup membelinya untuk suatu jangka waktu tertentu umumnya tidak hanya tergantung kepada harga barang yang bersangkutan tetapi juga tergantung kepada faktor lain, diantaranya yang sangat besar peranannya ialah harga barang lain yang mempunyai kaitan erat dengan

barang tersebut (barang substitusi). Faktor-faktor penentu permintaan tersebut dapat ditulis secara sistematis sebagai berikut :

$$Q_d = f (P, Y, N) \dots\dots\dots (2)$$

Dimana :

Q_d = Jumlah Permintaan Jasa angkutan udara

P = Harga / tarif tiket pesawat udara

Y = Pendapatan penduduk

N = Jumlah penduduk

2.1.2.4 .Elastisitas Permintaan

Elastisitas permintaan merupakan suatu ukuran kuantitatif yang menunjukkan besarnya pengaruh perubahan harga atau faktor-faktor lainnya terhadap perubahan permintaan suatu komoditi. (Sugiarto,2000:75)

Menurut Sugiarto (2000), konsep elastisitas lebih baik digunakan dibandingkan menggunakan *slope* dari kurva permintaan untuk mengukur perubahan harga. Ini disebabkan karena *slope* permintaan negatif menunjukkan perubahan kuantitas yang diakibatkan oleh perubahan harga. Hal tersebut belum lengkap karena tidak menunjukkan besarnya perubahan relatif yang terjadi. Dalam koefisien elastisitas, perubahan permintaan akibat perubahan harga terlihat jelas dalam persentase. Dengan demikian, koefisien memperlihatkan perspektif

perubahan dan dinyatakan sebagai perubahan (persentase perubahan) dari titik tertentu.

Dalam konsep elastisitas ini, yang terpenting adalah angka absolut atau angka murni: lebih besar, sama ataukah lebih kecil dari satu. Besar kecilnya angka itulah yang menentukan kelenturan perubahan suatu variabel jika terjadi perubahan variabel lain. Tanda positif atau negatif di depan angka menunjukkan arah perubahan dua variabel yang sedang dianalisis.

Menurut Supartomo (1999) ada beberapa faktor yang mempengaruhi besar kecilnya koefisien elastisitas suatu barang, antara lain :

1. Jumlah dan keceratan hubungan substitusi dari suatu barang.

Semakin banyak dan semakin baik “substitusi” suatu barang, akan semakin besar elastisitas harga permintaan barang tersebut.

2. Pengeluaran akan barang yang bersangkutan (besarnya persentase pendapatan yang digunakan).

Jika persentase kecil maka perubahan harga tidak akan mempengaruhi permintaan dengan elastisitasnya yang bersifat inelastis. Dan jika persentase pendapatan yang digunakan besar untuk mengkonsumsi suatu barang maka sedikit saja terjadi perubahan harga akan berakibat berkurangnya permintaan terhadap barang tersebut, akibatnya elastisitasnya bersifat elastis. Jadi semakin besar persentase pendapatan yang dibelanjakan atas suatu barang, semakin besar elastisitasnya.

3. Daya tahan pakai suatu barang

Barang-barang yang tahan lama, biasanya lebih elastis dibandingkan barang-barang yang cepat rusak atau habis.

4. Barang-barang yang sangat penting dan mendesak pemakaiannya, yang umumnya tidak bisa ditunda, mempunyai elastisitas yang lebih kecil (inelastis). Sebaliknya, barang-barang atau jasa yang tidak penting atau tidak mendesak lebih elastis.

Menurut Sadono Sukirno (2002), elastisitas ada 3, yaitu :

1. Elastisitas Permintaan Terhadap Harga (*Price Elasticity of Demand*)

Menurut Sadono Sukirno (2002) elastisitas permintaan terhadap harga lebih kerap dinyatakan sebagai Elastisitas Permintaan. Nilai perbandingan antara persentasi perubahan jumlah yang diminta dengan persentasi perubahan harga.

Selanjutnya Sukirno menyatakan bahwa, elastisitas permintaan terhadap harga (E_d) dapat dihitung dengan rumus :

$$E_d = \frac{\frac{Q_1 - Q}{Q}}{\frac{P_1 - P}{P}}$$

Dimana :

$$\frac{(Q_1 - Q)}{Q} = \text{Persentase perubahan jumlah yang diminta}$$

$$\frac{(P_1 - P)}{P} = \text{Persentase perubahan harga}$$

Menurut Sadono Sukirno (2002), besarnya pengaruh perubahan harga terhadap permintaan, dapat dilihat dari segi elastisitasnya, yaitu:

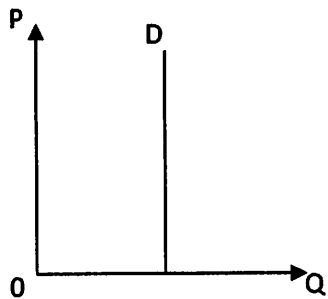
- a. Permintaan yang bersifat inelastis sempurna, dimana nilai elastisitasnya sama dengan nol ($E_d=0$), artinya jumlah barang yang diminta tidak bereaksi sama sekali terhadap perubahan harga.
- b. Permintaan yang bersifat inelastis terhadap harga, dimana nilai elastisitasnya lebih kecil dari pada satu ($E_d < 1$), artinya persentase perubahan jumlah barang yang diminta lebih kecil dari pada persentase perubahan harga.
- c. Permintaan yang bersifat elastis uniter, dimana permintaan dengan elastis sebesar satu ($E_d=1$), artinya persentase perubahan jumlah barang yang diminta sama dengan persentase perubahan harga.
- d. Permintaan yang bersifat elastis terhadap harga, dimana nilai elastisitasnya lebih besar dari pada satu ($E_d > 1$), artinya persentase perubahan jumlah barang yang diminta lebih besar dari pada persentase perubahan harga.
- e. Permintaan yang bersifat elastis sempurna, dimana elastisitasnya adalah tak terhingga ($E_d=\text{tak terhingga}$), artinya sedikit saja terjadi perubahan harga akan mendorong perubahan jumlah barang yang diminta secara tak terhingga.

Menurut Sadono Sukirno (2002), kurva permintaan komoditi dengan berbagai elastisitas, sebagai berikut :

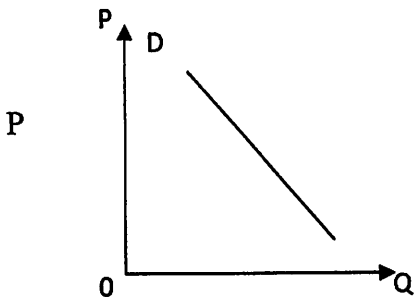
Gambar 2.2

Kurva Elastisitas Permintaan Terhadap Harga

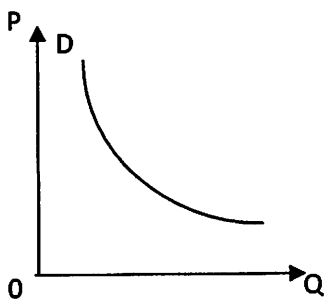
(a) Inelastis sempurna



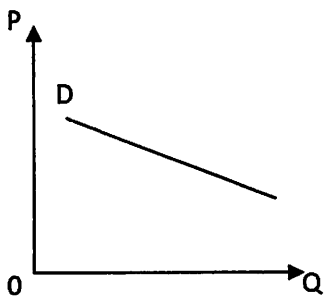
(b) Inelastis



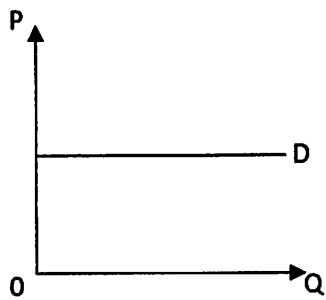
(c) Elastis Uniter



(d) Elastis



(e) Elastis Sempurna



Sumber : Sadono Sukirno, 2002, Hal 110

2. Elastisitas Permintaan Terhadap Pendapatan (*Income Elasticity of Demand*)

Menurut Sadono Sukirno (2002;116), elastisitas permintaan terhadap pendapatan (E_y) adalah koefisien yang menunjukkan besarnya perubahan permintaan atas suatu komoditi sebagai akibat dari perubahan pendapatan pembeli. Elastisitas ini merupakan suatu besaran yang berguna untuk menunjukkan responsivitas konsumsi suatu komoditi terhadap perubahan pendapatan. Nilai yang diperoleh dapat digunakan untuk membedakan kategori dari komoditi, apakah termasuk dalam kategori komoditi mewah, normal, atau inferior. Secara sistematis hubungannya sebagai berikut :

$$E_y = \frac{\text{Persentase perubahan jumlah barang yang diminta}}{\text{Persentase perubahan pendapatan}}$$

Acuan umum pengelompokkan kategori suatu komoditi adalah sebagai berikut : (a) E_y bernilai negatif, berarti komoditi inferior (komoditi bermutu rendah); (b) E_y bernilai positif, berarti komoditi normal; (c) $E_y > 1$, berarti komoditi mewah; (d) $E_y < 1$, berarti komoditi kebutuhan pokok; (e) $E_y = 1$, konsumen menghasilkan persentase pendapatan yang sama terhadap suatu komoditi ketika pendapatan naik.

Komoditi normal dan komoditi mewah memiliki elastisitas permintaan terhadap pendapatan positif, karena perubahan pendapatan dan perubahan permintaan bergerak searah. Sedangkan komoditi inferior memiliki elastisitas permintaan terhadap pendapatan negatif karena perubahan pendapatan dan perubahan jumlah komoditi yang dibeli bergerak kearah yang berbalikkan.

2.1.3. Konsep jasa

2.1.3.1 Definisi dan Karakteristik Jasa

Jasa adalah setiap kegiatan atau manfaat yang ditawarkan oleh suatu pihak pada pihak lain dan pada dasarnya tidak berwujud serta tidak menghasilkan kepemilikan sesuatu. Jasa pada dasarnya merupakan aktivitas-aktivitas yang tidak nyata yang memberikan keinginan, kepuasan yang tidak perlu melekat pada penjualan daripada produk atau jasa lainnya. Jasa merupakan suatu kinerja penampilan, tidak berwujud dan cepat hilang, lebih dapat dirasakan dari pada dimiliki, serta pelanggan lebih dapat berpartisipasi aktif dalam proses mengkonsumsi jasa tersebut. Definisi jasa harus diamati dengan baik, karena pengertiannya sangat berbeda dengan produk berupa barang. Kondisi dan cepat lambatnya pertumbuhan jasa akan sangat bergantung penilaian pelanggan terhadap kinerja (penampilan) yang ditawarkan oleh pihak produsen. (Abbas Salim,1993)

Menurut Abbas Salim (1993;27), empat karakteristik yang paling sering dijumpai dalam jasa dan pembeda dari barang pada umumnya adalah :

1. Tidak Berwujud (*Intangible*)

Jasa bersifat abstrak dan tidak berwujud, berarti jasa tidak dapat dilihat, dirasakan, dicicipi atau disentuh sebelum dibeli oleh konsumen.

2. Tidak dapat dipisahkan (*Inseparability*)

Jasa umumnya dihasilkan dan dikonsumsi pada saat yang bersamaan, dengan partisipasi konsumen dalam proses tersebut. Berarti, konsumen harus berada di tempat jasa yang dimintanya, sehingga konsumen melihat dan bahkan ikut ambil bagian dalam proses produksi tersebut.

3. Bervariasi (*Variability*)

Jasa senantiasa mengalami perubahan, tergantung dari siapa penyedia jasa, penerima jasa dan kondisi dimana jasa tersebut diberikan. Jasa umumnya dihasilkan dan dikonsumsi pada saat yang bersamaan, dengan partisipasi konsumen dalam proses tersebut. Berarti, konsumen harus berada di tempat jasa yang dimintanya, sehingga konsumen melihat dan bahkan ikut ambil bagian dalam proses produksi tersebut.

4. Tidak tahan lama (*Perishability*)

Jasa tidak mungkin disimpan dalam persediaan. Artinya, jasa tidak bisa disimpan, dijual kembali kepada orang lain, atau dikembalikan kepada produsen jasa dimana ia membeli jasa. Daya tahan jasa tergantung suatu situasi yang diciptakan oleh berbagai faktor.

Keunggulan suatu produk jasa adalah tergantung dari keunikan serta kualitas yang diperlihatkan oleh jasa tersebut, apakah sudah sesuai dengan harapan dan keinginan pelanggan atau penumpang.

2.1.3.2 Jenis dan Kualitas Pelayanan Jasa Angkutan Udara

Menurut Chalid M. Zein (2000), pelayanan merupakan suatu kegiatan yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan konsumen pada perusahaan angkutan udara. Jenis pelayanan ini terbagi dalam tiga bagian, yaitu :

1. Pelayanan sebelum Penerbangan (*Pre Flight Service*)

Pelayanan ini meliputi : (a) pelayanan reservasi (*booking*) tiket; (b) pelayanan *check in*, untuk mengetahui nomor tempat duduk dan menyerahkan bagasi; (c) pelayanan diruang tunggu Bandara; serta (d) pelayanan ketika waktu berangkat (*boarding*).

2. Pelayanan selama Penerbangan (*In Flight Service*)

Pelayanan ini meliputi : (a) pelayanan penunjukkan tempat duduk; (b) informasi penting yang diberikan awak kabin tentang keselamatan penumpang bila terjadi keadaan darurat; (c) pelayanan makanan dan minuman; (d) pelayanan dari awak pesawat, seperti keramahan dari awak yang berada di bagian cockpit dan awak kabin (pramugari); (e) kenyamanan didalam pesawat seperti masalah kebersihan, fleksibilitas ruangan, tersedianya hiburan dan interior yang baik; serta (f) pengumuman tentang informasi kapan pesawat akan mendarat.

3. Pelayanan setelah Penerbangan (*Post Flight Service*)

Pelayanan ini meliputi pelayanan setelah pesawat mendarat, seperti kemudahan dan kecepatan serta ketetapan penanganan bagasi serta pelayanan informasi untuk penerbangan lanjutan dari petugas bandara.

Menurut Abbas Salim (1993;31), pada umumnya kualitas pelayanan angkutan udara meliputi :

1. Kemudahan *Check in*.
2. Ketepatan waktu.
3. Faktor keselamatan.
4. Pelayanan awak kabin.
5. Kenyamanan tempat duduk.
6. Kebersihan ruang pesawat.

Karena sifat dan kebutuhan konsumen bervariasi, maka yang diharapkan oleh konsumen yang satu tidak akan sama dengan apa yang diharapkan oleh konsumen lainnya. Karena itu harapan mengenai pelayanan angkutan udara berbeda pula berdasarkan segmentasi pasar angkutan udara penumpang.

Menurut Chalid M. Zein (2000), segmentasi pasar angkutan udara penumpang terbagi atas :

1. Penumpang Bisnis (*Business Travel Market*)

Penumpang dalam segmen ini umumnya dibiayai oleh perusahaan dan adanya keterlibatan aspek status. Biasanya mereka lebih mengutamakan *in flight service* yang tinggi, kenyamanan selama penerbangan, frekuensi penerbangan serta tersedianya tempat duduk.

2. Penumpang Wisata (*Leisure Travel Market*)

Penumpang dengan tujuan perjalanan mempunyai harapan pelayanan yang berbeda dengan penumpang tujuan bisnis. Dalam hal ini mereka lebih mempertimbangan masalah harga, karena mereka membiayai sendiri perjalanan mereka itu.

3. Penumpang Pribadi (*Personal Travel Market*)

Segmen ini merupakan segmen yang terkecil dibandingkan dengan ke dua segmen sebelumnya. Penumpang dengan tujuan pribadi mempunyai suatu kemiripan dengan penumpang yang bertujuan bisnis, yaitu sangat mempertimbangkan aspek waktu, frekuensi penerbangan dan ketersediaan tempat duduk.

Oleh karena itu, bervariasinya harapan konsumen terhadap pelayanan jasa angkutan udara, maka penyedia jasa ini seharusnya dapat memantau perilaku konsumennya dari waktu ke waktu dan terus berusaha untuk memberikan pelayanan yang sesuai dengan harapan konsumen sehingga jumlah permintaan terhadap jasa ini tetap meningkat.

2.2. Penelitian Terdahulu

Penelitian mengenai permintaan jasa angkutan udara ini bukanlah yang pertama dilakukan, telah ada beberapa penelitian yang telah dilakukan mendekati penelitian ini dan digunakan sebagai referensi. Adapun penelitian-penelitian yang diacu dalam penelitian ini diantaranya:

Menurut Andius Dasa Putra (2009) dalam penelitiannya yang berjudul “Analisis Proyeksi Penumpang Bandara Perintis Serai Lampung Barat-Lampung”. Tingkat pertumbuhan pesimis diasumsikan terjadi pada keadaan stabilitas nasional sedikit terganggu, dengan pertumbuhan ekonomi yang menurun, dan penambahan jumlah penduduk yang cukup tinggi, sehingga mempengaruhi penurunan tingkat pertumbuhan penumpang udara. Tingkat pertumbuhan moderat diasumsikan terjadi pada keadaan stabilitas nasional yang stabil, dengan pertumbuhan ekonomi yang berjalan seimbang dengan penambahan jumlah penduduk. Tingkat pertumbuhan optimis diasumsikan terjadi pada keadaan stabilitas nasional yang baik, dengan pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi, serta penambahan jumlah penduduk yang cukup tinggi pula, sehingga mempengaruhi kenaikan tingkat pertumbuhan penumpang pesawat udara.

Menurut Yuke Sri Rizky (2004) dalam jurnalnya yang berjudul “ Peran Transportasi Udara sebagai Angkutan yang Menujang Arus Lalu Lintas Rute Jakarta-Surabaya dan Jakarta-Medan”, bahwa angkutan udara dengan tarif murah sangat diminati oleh konsumennya. Hal itu dilihat karena biaya yang murah pada suatu harga tiket akan meningkatkan permintaan suatu jasa angkutan udara.

Menurut Aleksander Purba (2008) dalam jurnalnya berjudul “Kesuksesan Sektor Jasa Angkutan Udara di Provinsi Jambi”. Pertumbuhan jumlah penumpang yang sangat besar ini memberi tiga indikasi. Pertama, terjadinya peningkatan kemampuan ekonomi masyarakat yang tercermin pada peningkatan kemampuan daya belinya terhadap jasa angkutan udara. Kedua, adanya indikasi pergeseran masyarakat dan pelaku ekonomi pengguna moda transportasi darat yang beralih menggunakan moda transportasi udara. Salah satu faktor penyebab terjadinya pergeseran dikarenakan kualitas prasarana transportasi darat yang belum memadai, khususnya tingkat kerusakan jalan yang berdampak pada peningkatan ongkos transportasi. Ketiga, peningkatan jumlah penumpang angkutan udara tersebut juga sebagai indikasi berkembangnya aktivitas ekonomi dalam struktur perekonomian Jambi. Kondisi tersebut terimplikasi pada meningkatnya mobilitas pelaku ekonomi dengan menggunakan jasa angkutan udara.

Menurut Bambang Susanto (2004) dalam jurnalnya berjudul “Transportasi Bagi Pembangunan Yang Berkelanjutan”, menyatakan bahwa transportasi selain memiliki definisi perpindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lain juga memiliki tujuan yang lebih besar dalam meningkatkan kesejahteraan dan memberikan harapan hidup yang lebih baik bagi generasi yang akan datang. Definisi tersebut mengandung makna bahwa perjalanan dilakukan dengan maksud tertentu, dan sumber daya yang dibutuhkan untuk melakukan perjalanan dialokasikan untuk mendatangkan manfaat. Diharapkan manfaat tersebut lebih besar dari sumber daya (terutama biaya) yang dikeluarkan untuk melakukan perjalanan.

Menurut Hendry Rahmat (2006) dalam jurnalnya yang berjudul “ Estimasi Matrik Asal dan Tujuan Untuk Penumpang Pesawat Udara “, menyatakan bahwa Meningkatnya permintaan transportasi udara serta telah hadirnya operator penerbangan baru menimbulkan tingkat persaingan antar operator penerbangan yang semakin ketat. Kondisi ini mendorong operator penerbangan melakukan usaha untuk menyiasati, salah satu hal yang dapat dilakukan adalah membuat Matrik Asal dan Tujuan (MAT) penumpang pesawat udara Indonesia. MST berisi informasi yang dibutuhkan untuk menggambarkan pola pergerakan penumpang pesawat.

2.3. Hipotesis

Berdasarkan kerangka teori diatas, maka penulis mempunyai hipotesa yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Diduga jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan udara rute Padang-Jakarta di Sumatera Barat periode 1994 sampai dengan 2008.
2. Diduga pendapatan penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan udara rute Padang-Jakarta di Sumatera Barat periode 1994 sampai dengan 2008.
3. Diduga tarif tiket pesawat berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan udara rute Padang-Jakarta di Sumatera Barat periode 1994 sampai dengan 2008.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Objek Penelitian

Penelitian ini menganalisa permintaan jasa angkutan udara rute Padang – Jakarta khusus penumpang di Sumatera Barat tahun 1994 sampai dengan 2008.

3.2 Deskripsi Penelitian

Semua data yang digunakan dalam analisis ini merupakan data sekunder deret waktu (*time series*) yang dimulai dari tahun 1994 sampai dengan tahun 2008. Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui bagaimana pengaruh variabel-variabel independen yang terdiri dari Jumlah Penduduk, Pendapatan Penduduk dan Tarif Tiket Pesawat terhadap variabel dependen yaitu Permintaan Jasa Angkutan Udara di Sumatera Barat periode 1994 sampai dengan 2008.

Berkaitan dengan penelitian ini, untuk menganalisa data yang diperoleh maka digunakan dengan menggunakan alat bantu regresi linier berganda dalam menaksir permintaan jasa angkutan udara. Pengujian ini menggunakan alat bantu program *SPSS 16*.

Data permintaan jasa angkutan udara adalah jumlah penumpang yang menggunakan jasa angkutan udara untuk tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat. Data Jumlah penduduk merupakan total jumlah penduduk di Sumatera

Barat. Data pendapatan riil penduduk berasal dari total pendapatan penduduk yang diukur melalui Indeks Harga Konsumen di Sumatera Barat. Data tarif tiket pesawat diperoleh dari tarif rata-rata dari keseluruhan pesawat tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat.

Keseluruhan data yang digunakan sebagai bahan penelitian ini diperoleh dari berbagai literatur seperti buku, jurnal, artikel dan instansi terkait seperti Badan Pusat Statistik (BPS) dan Dinas Perhubungan Sumatera Barat.

3.3 Identifikasi dan Definisi Variabel

3.3.1 Identifikasi Variabel

Dalam penelitian ini terdapat 2 jenis variable:

a. Variabel terikat atau variabel dependen (Q)

Pada penelitian ini variabel dependen adalah permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat periode 1998-2008 (jumlah penumpang).

b. Variabel bebas atau variabel independen (X)

Pada penelitian ini yang merupakan variabel independen adalah :

- Jumlah penduduk di Sumatera Barat (X_1)
- Pendapatan riil penduduk (X_2)
- Tarif rata-rata tiket pesawat udara (X_3)

3.3.2 Definisi Operasional Variabel

Dalam penelitian ini terdapat tiga variabel independen yang digunakan, yaitu jumlah penduduk di Sumatera Barat, pendapatan riil penduduk, tarif rata-rata tiket pesawat udara, sebagai berikut :

1. Permintaan jasa angkutan udara (Q)

Adalah permintaan jasa angkutan udara yang diukur dengan banyaknya jumlah permintaan terhadap jasa angkutan udara di Sumatera Barat selama periode 1994-2008 tujuan Padang-Jakarta. Dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan satuan jiwa/orang.

2. Jumlah penduduk di Sumatera Barat (X_1)

Adalah banyaknya jumlah penduduk yang berada di Sumatera Barat periode 1994-2008. Dalam penelitian ini diukur dengan satuan jiwa/orang.

3. Pendapatan riil penduduk (X_2)

Adalah tingkat pendapatan riil penduduk di Sumatera Barat yang diukur dengan menggunakan indikator jutaan rupiah. Pendapatan riil penduduk di Sumatera Barat digambarkan melalui Indeks Harga Konsumen, periode 1994 – 2008.

4. Tarif rata-rata tiket pesawat udara (X_3)

Adalah tarif rata-rata tiket pesawat udara yang diukur dengan menggunakan indikator Rupiah. Terdapat tarif rata-rata tiket dari seluruh jenis jasa angkutan udara, ini digunakan untuk mengukur banyaknya

jumlah uang yang dikeluarkan dari pengguna jasa angkutan penumpang pesawat udara tersebut untuk membeli tiket tujuan Padang-Jakarta.

3.4 Model Penelitian dan Analisis Data

3.4.1 Model Penelitian

Berdasarkan teori permintaan yang telah dilakukan sebelumnya maka dapat diketahui bahwa fungsi permintaan adalah persamaan yang menunjukkan hubungan antara jumlah permintaan akan suatu barang atau jasa dengan semua faktor-faktor yang mempengaruhinya. (Budiono,2002;19)

Untuk melihat fungsi permintaan jasa angkutan udara digunakan model fungsi permintaan yang dapat ditulis sebagai berikut :

$$Q_d = f (P, P_s, X_1, T, X_2, X_3, E, U) \dots\dots\dots (1)$$

Dimana :

Q_d = Jumlah Permintaan Jasa angkutan udara di Sumatera Barat (jumlah penumpang)

P = Harga Komoditi

P_s = Harga barang lain (barang substitusi)

X_1 = Jumlah Penduduk di Sumatera Barat

T = Selera

X_2 = Pendapatan riil penduduk

X_3 = Tarif rata-rata tiket pesawat

E = Ekspektasi

U = Faktor-faktor khusus lainnya

Permintaan terhadap jasa angkutan udara dipengaruhi oleh jumlah penduduk di Sumatera Barat (dalam jiwa), pendapatan riil penduduk per tahun (dalam Rp) dan tarif rata-rata tiket pesawat udara per tahun (dalam Rp).

Oleh karena harga komoditi (P), harga barang lain(P_s), selera (T), ekspektasi (E) dan faktor lainnya (U) tidak dapat di hitung maka variabel ini dianggap konstan, sehingga persamaan diatas dapat ditulis menjadi :

$$Q = f(X_1, X_2, X_3) \dots\dots\dots (2)$$

Dimana:

Q = Jumlah permintaan jasa angkutan udara rute Padang – Jakarta (orang)

X_1 = Jumlah penduduk di Sumatera Barat (orang)

X_2 = Pendapatan riil penduduk di Sumatera barat (rupiah)

X_3 = Tarif rata-rata tiket pesawat rute Padang – Jakarta (rupiah)

Fungsi permintaan di atas dapat ditransformasikan ke dalam bentuk persamaan regresi linier berganda yaitu (Iqbal Hasan,2004;74) :

$$Q = b_0 + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 \dots\dots\dots (3)$$

Dimana:

Q = Jumlah permintaan jasa angkutan udara rute Padang – Jakarta di Sumatera Barat (orang)

b_0 = konstanta

b_1, b_2, b_3 = koefisien regresi yang akan ditaksir nilainya

X_1 = Jumlah penduduk di Sumatera Barat

X_2 = Pendapatan riil penduduk di Sumatera Barat

X_3 = Tarif rata-rata tiket pesawat udara

3.4.2 Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan alat bantu regresi linier berganda, Uji statistik bertujuan untuk melihat pengaruh dari variabel-variabel independen, baik secara sendiri-sendiri maupun bersama-sama terhadap variabel dependen. Dengan cara melakukan analisis regresi linear berganda diperoleh besaran koefisien masing-masing variabel ini, sehingga dapat dilihat kuat atau tidaknya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Dalam penelitian ini, uji statistik yang akan dilakukan adalah koefisien determinasi (R^2), uji t, uji F, dan dilanjutkan dengan uji asumsi klasik yaitu uji normalitas, uji multikolinearitas, uji autokorelasi dan uji heteroskedastisitas.

3.4.2.1 Pengujian Hipotesis Statistik

Uji hipotesis ini berguna untuk memeriksa atau menguji apakah koefisien regresi yang didapat signifikan atau tidak. Untuk kepentingan tersebut, maka

semua koefisien regresi harus diuji. Ada 3 jenis hipotesis yang dapat digunakan untuk menguji koefisien regresi yaitu *uji Koefisien Determinan*, *uji t* dan *uji F*.

a. Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Pengujian ini dilakukan untuk melihat seberapa besar proporsi sumbangan seluruh variabel independen terhadap perubahan variabel dependen. Nilai R^2 didapat dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$R^2 = \frac{b_1 \sum X_1 Y_1 + b_2 \sum X_2 Y_2}{\sum Y^2}$$

Nilai R adalah antara 0-1. Jika nilai R^2 mendekati 1, berarti variabel independen mempunyai hubungan kuat dengan variabel dependen. Sebaliknya jika R^2 mendekati nol, maka variabel independen dikatakan tidak mempunyai hubungan yang kuat dengan variabel dependen (Iqbal Hasan, 2004;13).

b. Uji t

Tujuan melakukan uji t adalah untuk menguji tingkat signifikansi pengaruh variabel jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata-rata tiket pesawat udara secara parsial terhadap permintaan jasa angkutan udara khusus penumpang di Sumatera barat dengan tingkat signifikansi 5% (pada $\alpha = 0,05$) dengan $n = 11$. (Iqbal Hasan, 2004;15).

$H_0 : \beta = 0$ $H_a : \beta \neq 0$
--

- Jika $t\text{-hitung} > \text{daerah kritis (t-tabel positif)}$ atau $t\text{-hitung} < \text{daerah kritis (t-tabel negatif)}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya regresi tersebut diterima sebagai model untuk memprediksi pengaruh (X_1) (Jumlah penduduk di Sumatera Barat), (X_2) (pendapatan riil penduduk), dan (X_3) (tarif rata-rata tiket pesawat) Terhadap Q (Jumlah permintaan jasa angkutan udara rute Padang – Jakarta)
- Jika $t\text{-tabel negatif} < t\text{-hitung} < t\text{-tabel positif}$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, artinya regresi tersenut tidak diterima sebagai model untuk memprediksi pengaruh (X_1) (Jumlah penduduk di Sumatera Barat), (X_2) (pendapatan riil penduduk), dan (X_3) (tarif rata-rata tiket pesawat) Terhadap Q (Jumlah permintaan jasa angkutan udara rute Padang – Jakarta).

c. Uji F

Tujuan melakukan uji F adalah untuk menguji apakah secara beresamaan variabel independen mampu menjelaskan variabel dependen secara baik atau untuk menguji apakah model yang digunakan telah *fit* atau tidak. Rumus yang digunakan adalah (Iqbal Hasan, 2004;19) :

$$F = \frac{R^2 / k - 1}{(1 - R^2) / (n - k)}$$

Dimana :

F = Uji F

R^2 = Koefisien Determinan

k = Jumlah Varibel bebas

n = Jumlah sampel

Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$ maka hipotesis diterima, artinya jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata-rata tiket pesawat udara berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan udara secara serentak. Jika $F_{hitung} < F_{tabel}$ maka hipotesis ditolak, artinya jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata-rata tiket pesawat udara tidak berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan udara secara serentak dengan tingkat kepercayaan (α) untuk pengujian hipotesis adalah 95% atau (α) = 0,05

3.4.2.2 Uji Asumsi Klasik

Menurut Nugroho (2005), pengujian ini bertujuan untuk memeriksa ada atau tidaknya pelanggaran terhadap asumsi klasik model regresi. Jika terjadi pelanggaran terhadap asumsi klasik, maka akan mengurangi keadaan penaksiran parameter. Beberapa asumsi yang digunakan dalam model regresi adalah :

1) Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji asumsi distribusi sampling mendekati atau mengikuti normalitas populasi, dengan kata lain untuk mengetahui apakah sampel atau data berdistribusi tidak normal. Maksud sampel atau data terdistribusi secara normal adalah bahwa data akan mengikuti bentuk distribusi normal. Data yang baik adalah data yang memiliki distribusi secara normal.

Teknik pengujian normalitas yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan melihat table normal. Model regresi yang baik adalah distribusi data

normal atau mendekati normal Uji normalitas dapat dilakukan dengan melihat grafik. Selain itu juga dapat menggunakan *Uji Kolmogorov Smirnov*, dimana jika nilai sign $> 0,5$, maka dapat disimpulkan data variabel yang diuji tersebar dengan normal.

2) Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dilakukan untuk melihat apakah terdapat interkorelasi antara sesama variabel independen yang akan digunakan didalam model. Seberapa besar pengaruh antara satu variabel dengan variabel yang lain dapat dilihat dari nilai VIF (*Variance Inflation Factor*) dan *Tolerance* dan dapat juga dilihat dari koefisien korelasi antara variabel independen.

Pedoman suatu model regresi yang dikatakan bebas masalah multikolinearitas adalah :

- a) Mempunyai nilai VIF dibawah angka 10 dan nilai *tolerance* di atas 0,10.
- b) Koefisien korelasi antara variabel independen haruslah lemah (dibawah 0,5), jika korelasi kuat maka terjadi problem multikolinearitas

3) Uji Autokorelasi

Tujuan dari pengujian ini adalah untuk mengetahui apakah dalam model regresi terdapat autokorelasi. Autokorelasi dapat dideteksi dengan menggunakan Durbin Watson. Dasar pengambilan keputusan berdasarkan metode Durbin Watson adalah :

- Jika nilai D terletak antara 1,65 dan 2,35 maka tidak terjadi autokorelasi dalam model regresi.
- Jika nilai D terletak antara 1,21 dan 1,65 atau terletak antara 2,35 dan 2,79 maka tidak ada kesimpulan yang dapat diambil.
- Jika nilai D lebih kecil dari 1,21 atau nilai D lebih besar 2,79 maka terjadi autokorelasi dalam model regresi.

4) Uji Heterokedastisitas

Menurut Nugroho (2005), pengujian ini bertujuan untuk mengetahui adanya masalah heterokedastisitas yaitu perbedaan *variance* residual antara suatu periode pengamatan dengan periode pengamatan lain. Suatu model penelitian yang baik adalah tidak terdapat heteroskedastisitas.

Ada beberapa metode pengujian yang bisa digunakan, pada penelitian ini pengujian dilakukan dengan menggunakan Grafik Scatterplot yaitu dengan melihat pola *scatterplot* yang menunjukkan kelayakan model regresi untuk digunakan. Apabila terdapat gejala heterokedastisitas, maka titik-titik pada grafik akan membentuk suatu bentuk yang sistematis. Sebaliknya, jika tidak terdapat gejala heterokedastisitas, maka titik-titik pada grafik tidak akan membentuk suatu bentuk sistematis atau memiliki bentuk acak.

BAB IV

GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

4.1. Kondisi Wilayah Sumatera Barat.

Sumatera Barat yang terletak pada posisi antara $0^{\circ} 54$ Lintang Utara dan $3^{\circ} 30$ Lintang Selatan serta $98^{\circ} 36$ dan $101^{\circ} 53$ Bujur Timur, tercatat memiliki luas daerah sekitar 42,2 ribu Km^2 . Luas tersebut setara dengan 2,20 persen dari luas Republik Indonesia. Propinsi Sumatera Barat terletak disebelah barat pulau Sumatera dan sekaligus berbatasan langsung dengan Samudera Indonesia, Propinsi Riau, Propinsi Jambi dan Sumatera Utara. Sumatera Barat mempunyai 19 daerah Kabupaten/Kota terdiri dari 12 Kabupaten dan 7 Kota. Kabupaten Kepulauan Mentawai memiliki wilayah terluas, yaitu 6,01 ribu Km^2 . Sedangkan Kota Padang Panjang memiliki luas daerah terkecil, yakni 23,0 Km^2 . Kondisi alam Sumatra Barat sampai saat ini masih diliputi oleh kawasan lindung yang mencapai sekitar 45,17 persen dari luas keseluruhan. Sedangkan lahan yang sudah dimanfaatkan untuk budidaya baru tercatat sebesar 190,11 Km^2 atau sekitar 54,83 persen dari kawasan seluruhnya (BPS,2009)

Berdasarkan letak geografis, daerah Sumatera Barat tepat dilalui oleh garis khatulistiwa (garis lintang nol derajat) tepatnya di kecamatan Bonjol kabupaten Pasaman. Karena pengaruh letak ini pula, maka propinsi Sumatera Barat tergolong beriklim tropis dengan suhu udara dan kelembapan yang cukup tinggi.

Ketinggian permukaan daratan Sumatera Barat sangat bervariasi. Sebahagian daerahnya berada pada daratan tinggi. Daerah perbukitannya yang disebut bukit barisan terdapat disebelah timur yang memanjang dari utara ke selatan seperti Bukittinggi, Padang Panjang dan Solok. Pada umumnya wilayah ini mempunyai ketinggian dari permukaan laut antara ± 2 sampai 972 meter.

Wilayah Sumatera barat yang terdiri dari daerah daratan rendah terdapat di bagian barat yang memanjang dari utara ke selatan, seperti : Kabupaten pesisir Selatan, kabupaten Padang Pariaman, Kabupaten Agam, Kabupaten Pasaman dan Kota Padang.

Topografi wilayah yang berbukit – bukit ini, menyebabkan pengembangan untuk masing-masing daerah sangat sulit dilakukan. Kondisi geografis seperti ini menyebabkan sangat sulitnya melakukan pembangunan sarana transportasi, sehingga masih ditemukan daerah yang belum mempunyai sarana jalan raya yang dapat menghubungkan satu daerah dengan daerah lainnya, meskipun ada, tapi kondisinya sangat sulit untuk dilalui oleh kendaraan.

4.2. Perkembangan Permintaan Jasa Angkutan Udara Tujuan Jakarta di Sumatera Barat.

Di Sumatera barat arus lalu lintas angkutan penumpang mengalami perkembangan yang pesat hingga tahun 2008, seiring dengan perkembangan lalu lintas angkutan udara. Namun demikian, tidak berarti arus penumpang mengalami pasang surut.

Peningkatan permintaan terhadap jasa angkutan udara terjadi dikarenakan adanya peningkatan dalam hal pelayanan dari masing-masing pihak yang terkait di dalam dunia penerbangan baik dari pihak perusahaan penerbangan itu sendiri maupun dari pemerintah, dan juga ini disebabkan oleh sarana angkutan yang terus berkembang. Dalam hal ini perusahaan penerbangan tersebut terus memperluas sarana angkutan, seperti menambah frekuensi, mengganti armada pesawat yang lama dengan armada yang baru dan juga fasilitas-fasilitas lainnya. Selain itu juga tidak lepas dari pendapatan masyarakat Sumatera Barat, serta adanya peningkatan pembangunan Sumatera Barat baik di bidang ekonomi, pariwisata, perdagangan dan bidang-bidang lainnya yang dapat mempengaruhi permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat.

Tabel berikut memperlihatkan jumlah permintaan terhadap jasa angkutan udara rute Padang-Jakarta di Sumatera Barat tahun 1994 sampai dengan 2008, yaitu :

Tabel 4.1
Perkembangan Jumlah Permintaan Jasa Angkutan Udara
Tujuan Padang – Jakarta di Sumatera Barat
Tahun 1994 s/d 2008

Tahun	Jumlah Permintaan (orang)	Pertumbuhan (%)
1994	64.254	-
1995	65.893	2,55
1996	69.457	5,41
1997	70.143	0,99
1998	73.668	5,03
1999	74.710	1,41
2000	82.379	10,27
2001	105.214	27,72
2002	154.241	46,60
2003	209.979	36,14
2004	340.075	61,96
2005	486.045	42,92
2006	516.268	6,22
2007	524.923	1,68
2008	548.617	4,51
Pertumbuhan Rata-rata (%)		15,96

Sumber :BPS Sumbar, Sumatera Barat Dalam Angka

Dari tabel 4.1 di atas, dapat dilihat bahwa arus permintaan terhadap jasa angkutan udara untuk rute Padang-Jakarta dari tahun 1994 hingga tahun 2008 mengalami fluktuasi dari tahun ke tahun. Dari tabel di atas terlihat bahwa jumlah permintaan terhadap jasa angkutan udara tujuan Jakarta pada tahun 1994 sebanyak 64.254 orang, mengalami penurunan permintaan terhadap jasa angkutan udara pada tahun 1995 menjadi sebanyak 65.893 orang. Selanjutnya, terjadi peningkatan permintaan disetiap tahunnya hingga tahun 2004 menjadi sebesar 340.075 orang. Permintaan terbanyak akan jasa angkutan udara terjadi pada tahun 2008 sebanyak

548.617 orang. Berarti rata-rata kenaikan permintaan jasa angkutan udara untuk rute Padang-Jakarta sebesar 15,96 persen per tahun.

4.3. Perkembangan Jumlah Penduduk di Sumatera Barat

Penduduk merupakan salah satu sumber daya alam yang paling berperan dalam pembangunan. Jumlah penduduk Sumatera Barat yang besar merupakan pasar potensial bagi angkutan udara di Sumatera Barat, terutama bila dikaitkan dengan kemampuan ekonomi, mobilitas yang tinggi dan interaksi sosial yang semakin meningkat. Tabel 4.2 menggambarkan perkembangan jumlah penduduk Sumatera Barat dari tahun 1994 sampai dengan 2008 adalah sebagai berikut :

Tabel 4.2
Perkembangan Jumlah Penduduk di Sumatera Barat
Tahun 1994 s/d 2008

Tahun	Jumlah Penduduk (jiwa)	Pertumbuhan (%)
1994	4.265.900	-
1995	4.328.200	1,46
1996	4.390.000	1,43
1997	4.452.300	1,42
1998	4.473.250	0,47
1999	4.541.970	1,54
2000	4.550.320	0,18
2001	4.553.510	0,07
2002	4.575.080	0,47
2003	4.586.076	0,24
2004	4.598.242	0,27
2005	4.615.810	0,38
2006	4.632.157	0,35
2007	4.697.764	1,42
2008	4.763.099	1.39
Rata-rata Pertumbuhan Pertahun (%)		0.74

Sumber :BPS Sumbar, Sumatera Barat Dalam Angka

Berdasarkan data tabel 4.2 di atas, dapat dilihat bahwa jumlah penduduk Sumatera Barat pada tahun 1994 tercatat sebanyak 4.265.900 jiwa dan meningkat menjadi 4.763.099 jiwa pada tahun 2008 dengan pertumbuhan rata-rata sebesar 0,74 persen pertahunnya. Pertumbuhan penduduk terbesar terjadi pada tahun 1999 yaitu sebesar 1,54 persen dan pertumbuhan penduduk mengalami penurunan sebesar 0,07 persen terjadi pada tahun 2001. Namun begitu, jumlah penduduk Sumatera Barat secara terus menerus mengalami peningkatan di setiap tahunnya hingga tahun 2008.

4.4. Perkembangan Pendapatan Riil Penduduk di Sumatera Barat

Salah satu indikator penting untuk mengetahui kondisi perekonomian suatu wilayah dalam periode tertentu ditunjukkan oleh Pendapatan Penduduk. Pendapatan riil penduduk diukur melalui Indeks Harga Konsumen. Berikut adalah tabel yang memperlihatkan perkembangan pendapatan riil penduduk di Sumatera Barat, sebagai berikut :

Tabel 4.3
Perkembangan Pendapatan Riil Penduduk di Sumatera Barat
Berdasarkan Indeks Harga Konsumen Tahun 1994 s/d 2008
(dalam Rupiah)

Tahun	Pendapatan Riil (Rupiah)	Pertumbuhan (%)
1994	998.237,54	-
1995	1.019.239,67	2,10
1996	1.120.435,10	9,93
1997	1.134.980,90	1,30
1998	1.140.930,77	0,52
1999	1.159.838,32	1,66
2000	1.189.390,93	2,55
2001	1.201.093,70	0,98
2002	1.209.769,88	0,72
2003	1.214.539,32	0,39
2004	1.235.852,14	1,75
2005	1.224.989,67	-0,88
2006	1.276.273,75	4,19
2007	1.344.095,62	5,31
2008	1.392.353,93	3,59
Rata-rata Pertumbuhan Pertahun (%)		2,28

Sumber: BPS Sumbar, Sumatera Barat Dalam Angka

Dari tabel 4.3 di atas memperlihatkan bahwa pendapatan riil penduduk Sumatera Barat menunjukkan peningkatan yang cukup berarti. Selama periode tahun 1994 sampai 2008 telah terjadi perkembangan yang berfluktuasi, dimana pendapatan riil penduduk pada tahun 1994 sebesar 998.237,54 rupiah.

Sedangkan pada tahun 2008, pendapatan riil penduduk Sumatera Barat mengalami peningkatan di banding tahun 2007 sebesar 1.344.095,62 juta rupiah meningkat menjadi sebesar 1.392.353,93 juta rupiah. Berarti rata-rata pertumbuhan pendapatan riil pertahun sebesar 2,28 persen.

Secara keseluruhan selama periode tahun 1994 sampai dengan 2008, pendapatan riil penduduk Sumatera Barat mengalami peningkatan.

4.5. Perkembangan Tarif Rata-rata Pesawat Udara Rute Padang-Jakarta di Sumatera Barat

Keadaan perekonomian mempengaruhi harga tiket penumpang pesawat udara. Tarif tiket merupakan salah satu variabel yang dianggap cukup berpengaruh dalam menentukan jumlah permintaan jasa angkutan udara. Harga tarif tiket yang ditawarkan oleh jasa angkutan udara ini berpengaruh pada perkembangan jumlah permintaan jasa angkutan itu sendiri. Ketika terjadi krisis ekonomi pada tahun 1997, mengakibatkan kenaikan tarif rata-rata tiket pesawat udara pada tahun 1998. Dalam penelitian ini, tarif tiket pesawat merupakan tarif rata-rata dari seluruh jenis pesawat udara rute Padang-Jakarta. Berikut adalah tabel perkembangan tarif rata-rata tiket pesawat udara rute Padang-Jakarta di Sumatera Barat :

Tabel 4.4
Perkembangan Tarif Rata-rata Tiket Pesawat Udara
Rute Padang – Jakarta di Sumatera Barat
Tahun 1994 s/d 2008
(dalam Rupiah)

Tahun	Tarif Rata-Rata Tiket Pesawat (Rupiah)	Pertumbuhan (%)
1994	1.050.000	-
1995	990.000	-5,71
1996	978.000	-1,21
1997	905.000	-7,46
1998	890.000	-1,66
1999	878.000	-1,35
2000	835.000	-16,29
2001	688.000	-6,39
2002	499.000	-27,47
2003	409.000	-18,04
2004	425.000	3,91
2005	375.000	-11,76
2006	385.000	2,67
2007	401.000	4,16
2008	450.000	13,47
Rata-rata Pertumbuhan Pertahun (%)		-4,88

Sumber : Dinas Perhubungan Propinsi Sumbar

Dari tabel 4.4 di atas dapat dilihat bahwa terjadi fluktuasi tarif rata-rata tiket pesawat udara untuk rute Padang-Jakarta dari tahun ke tahunnya. Terjadi tarif yang cukup tinggi pada tahun 1994 sebesar Rp. 1.050.000,-. Pada tahun 1995, tarif rata-rata tiket pesawat udara mengalami penurunan menjadi sebesar Rp.990.000,-. Selanjutnya tarif rata-rata tiket pesawat udara mengalami penurunan yang tajam hingga tahun 2005 menjadi sebesar Rp. 375.000,-. Pada tahun 2008 tarif tiket pesawat udara mengalami peningkatan di bandingkan tahun sebelumnya. Dimana pada tahun 2007 tarif tiket pesawat sebesar Rp. 401.000,-

meningkat menjadi sebesar Rp.450.000,-. Ini berarti pertumbuhan rata-rata untuk tarif rata-rata tiket pesawat udara sebesar -4,88 persen pertahunnya.

Terjadinya penurunan tarif rata-rata tiket pesawat saat ini dikarenakan melonjaknya jumlah permintaan terhadap jasa angkutan udara. Selain itu juga, dengan adanya penambahan rute tujuan Padang-Jakarta dari suatu perusahaan penerbangan.

BAB V

ANALISA DATA DAN PEMBAHASAN

5.1. Analisa Data

Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata-rata tiket pesawat udara terhadap permintaan jasa angkutan udara rute Padang – Jakarta tahun 1994 s/d 2008. Semua data yang digunakan dalam analisis ini merupakan data sekunder deret waktu (*time series*) yang dimulai dari tahun 1994 sampai dengan tahun 2008.

Tabel 5.1
Data Penelitian

Tahun	Jumlah Penumpang (orang)	Jumlah Penduduk (orang)	Pendapatan Riil Penduduk (Rp)	Harga Tiket (Rp)
1994	64.254	4.265.900	998.237,54	1.050.000
1995	65.893	4.328.200	1.019.239,67	990.000
1996	69.457	4.390.000	1.120.435,10	978.000
1997	70.143	4.452.300	1.134.980,90	905.000
1998	73.668	4.473.250	1.140.930,77	890.000
1999	74.710	4.541.970	1.159.838,32	878.000
2000	82.379	4.550.320	1.189.390,93	835.000
2001	105.214	4.553.510	1.201.093,70	688.000
2002	154.241	4.575.080	1.209.769,88	499.000
2003	209.979	4.586.076	1.214.539,32	409.000
2004	340.075	4.598.242	1.235.852,14	425.000
2005	486.045	4.615.810	1.224.989,67	375.000
2006	516.268	4.632.157	1.276.273,75	385.000
2007	524.923	4.697.764	1.344.095,62	401.000
2008	548.617	4.763.099	1.392.353,93	450.000

Sumber : BPS dan Dinas Perhubungan, Sumatera Barat

5.2. Hasil Temuan Empiris

Untuk melihat hubungan antara faktor – faktor yang diduga mempengaruhi jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat dilakukan pengujian secara empiris dengan menggunakan fungsi persamaan :

$$Q = b_0 + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3$$

Dengan menggunakan fungsi persamaan di atas, hasil analisa regresi yang dilakukan pada data penelitian dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 5.2
Rangkuman Hasil Analisa Regresi

Variabel	Unstandardized Coefficients		t	Sig.
	B	Std. Error		
(Constant)	-1422905	428711.0		
Jumlah penduduk	.398	.098	4.281	0.003
Pendapatan riil penduduk	.192	.065	3.154	0.007
Tarif rata-rata tiket pesawat	-.265	.104	-3.113	0.010
Fhitung	30.219			
Sig	0.000			
R	0.958			
R ²	0.924			

Sumber : Data Diolah

Dari hasil rangkuman analisa regresi, maka diperoleh persamaan regresi sebagai berikut :

$$Q = -1422905 + 0.398 X_1 + 0.192 X_2 + (-0.265) X_3$$

$$t\text{-hitung} = \quad \quad \quad (4.281) \quad (3.154) \quad (-3.113)$$

$$R^2 = 0.924$$

$$F\text{-hitung} = 30.219$$

Dari persamaan tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut :

- Nilai konstanta sebesar -1422905, menunjukkan bahwa jika jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk, tarif rata-rata tiket pesawat nilainya tetap maka jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat adalah

sebesar -1422905 orang. Penurunan jumlah permintaan jasa angkutan udara ini dapat berpindah ke barang substitusi lainnya, misalnya pindah ke jasa angkutan darat atau angkutan laut.

- Koefisien regresi untuk jumlah penduduk (X_1) sebesar 0.398, menunjukkan bahwa jika pendapatan riil penduduk dan tarif rata – rata tiket pesawat nilainya tetap dan jika jumlah penduduk mengalami peningkatan sebanyak 10 orang, maka jumlah permintaan jasa angkutan akan meningkat sebanyak 3,98 orang atau dapat dikatakan menjadi 4 orang.
- Koefisien regresi untuk pendapatan riil penduduk (X_2) sebesar 0.192, menunjukkan bahwa jika jumlah penduduk dan tarif rata – rata tiket pesawat nilainya tetap dan jika pendapatan riil penduduk mengalami peningkatan sebesar Rp.1000, maka jumlah permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat akan meningkat sebesar 192.
- Koefisien regresi untuk tarif rata – rata tiket pesawat (X_3) sebesar -0,265, menunjukkan bahwa jika jumlah penduduk dan pendapatan riil penduduk nilainya tetap dan jika tarif rata-rata tiket pesawat mengalami peningkatan sebesar Rp.1000, maka jumlah permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat menurun sebesar 265.

Koefisien regresi untuk variabel jumlah penduduk dan pendapatan riil penduduk bernilai positif (+), ini menunjukan adanya hubungan yang positif antara jumlah penduduk dan pendapatan riil penduduk dengan jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat selama tahun 1994-2008. Artinya semakin tinggi jumlah penduduk dan

pendapatan riil penduduk maka semakin tinggi jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Jakarta di Sumatera Barat.

Sedangkan koefisien regresi untuk tarif rata – rata tiket pesawat bernilai negatif (-). Ini menunjukkan adanya hubungan yang negatif antara tarif rata – rata tiket pesawat dengan jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat, artinya semakin tinggi tarif rata- rata tiket pesawat maka semakin rendah jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat. Jadi, dapat dikatakan bahwa hasil dari temuan penelitian ini sama dengan teori permintaan.

5.2.1. Hasil Uji t

Tujuan melakukan uji t adalah untuk menguji tingkat signifikansi pengaruh variabel jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata-rata tiket pesawat udara secara parsial terhadap permintaan jasa angkutan udara khusus penumpang tujuan Padang-Jakarta di Sumatera barat dengan tingkat signifikansi 5% (pada $\alpha = 0,05$) dengan $n = 15$.

Pengujian secara parsial dilakukan dengan menggunakan uji-t statistik dua sisi terhadap masing-masing variabel independen. Dari pengujian regresi didapat nilai t-statistik dari masing-masing variabel untuk selanjutnya dibandingkan dengan nilai t-tabel.

Cara yang dilakukan untuk menentukan nilai t-tabel adalah :

$$t\text{-tabel} = \alpha \text{ df } (n - k - 1)$$

Dimana :

α	= tingkat signifikansi
n	= jumlah data
df	= derajat bebas
k	= jumlah variabel independen

Dengan demikian maka dapat ditentukan nilai t-tabel dalam penelitian ini dengan menggunakan taraf signifikan 95% atau (signifikansi 5% atau 0,05) dan derajat bebas ($15 - 3 - 1 = 11$), maka nilai t-tabel didapat 2,201. Sedangkan untuk mengetahui berapa nilai t-hitung dapat dilihat dari hasil analisis regresi yang disajikan dalam tabel 5.2.

1. Pengujian Koefisien Regresi Variabel Jumlah Penduduk

Berdasarkan hasil analisa regresi pada tabel 5.2 secara parsial diperoleh nilai t-hitung untuk jumlah penduduk sebesar 4,281 dengan signifikansi 0,003. Jika dibandingkan dengan t-tabel pada derajat bebas ($df = n - k - 1 = 15 - 3 - 1 = 11$), nilai t-tabel pada taraf kepercayaan 95 % (signifikansi 5 % atau 0,05) adalah sebesar 2,201, maka $t\text{-hitung} > t\text{-tabel}$ dengan signifikansi $< 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya secara parsial, jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat selama tahun 1994 – 2008.

2. Pengujian Koefisien Regresi Variabel Pendapatan Riil

Nilai t-hitung untuk pendapatan riil penduduk di Sumatera Barat selama tahun 1994 – 2008 adalah sebesar 3,154 dengan signifikansi 0,007. Jika dibandingkan dengan t-tabel pada derajat bebas ($df = n - k - 1 = 15 - 3 - 1 = 11$), nilai t-

tabel pada taraf kepercayaan 95 % (signifikansi 5 % atau 0,05) adalah sebesar 2,201, maka $t\text{-hitung} > t\text{-tabel}$ dengan signifikansi $< 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya secara parsial, pendapatan riil penduduk di Sumatera Barat berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat selama tahun 1994 – 2008.

3. Pengujian Koefisien Regresi Variabel Tarif rata-rata Tiket Pesawat

Dan untuk nilai $t\text{-hitung}$ untuk tarif rata – rata tiket pesawat adalah sebesar -3,113 dengan signifikansi 0,010. Jika dibandingkan dengan $t\text{-tabel}$ pada derajat bebas (df) = $n-k-1 = 15-3-1 = 11$, nilai $t\text{-tabel}$ pada taraf kepercayaan 95 % (signifikansi 5 % atau 0,05) adalah sebesar 2,201, maka $-t\text{-hitung} < -t\text{-tabel}$ ($-3,113 < -2,201$) dengan signifikansi $< 0,05$ ($0,010 < 0,05$), maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya secara parsial, tarif rata – rata tiket pesawat di Sumatera Barat berpengaruh negatif dan signifikan terhadap jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat selama tahun 1994 – 2008.

5.2.2. Hasil Uji F

Berdasarkan hasil analisa regresi pada tabel 5.2, secara simultan atau bersama – sama diperoleh nilai $f\text{-hitung}$ sebesar 30,219 dengan signifikansi 0,000. Jika dibandingkan dengan $f\text{-tabel}$ pada derajat bebas (df) = $n-k-1 = 15-3-1 = 11$, dimana n = jumlah sampel, dan k = jumlah variabel independen, nilai $f\text{-tabel}$ pada taraf kepercayaan 95 % (signifikansi 5 % atau 0,05) adalah sebesar 3,587, maka $f\text{-hitung} > f\text{-tabel}$ ($30,219 > 3,587$) dengan signifikansi $< 0,05$ ($0,000 < 0,05$). Dengan demikian H_0 ditolak dan H_a diterima artinya secara bersama – sama

jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata – rata tiket pesawat berpengaruh signifikan terhadap jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat selama tahun 1994 – 2008.

5.2.3. Hasil Pengujian Koefisien Determinasi (R^2)

Besar pengaruh yang diberikan oleh jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata – rata tiket pesawat dapat dilihat dari nilai koefisien determinasi (R^2). Berdasarkan hasil analisa regresi yang dilakukan pada tabel 5.2, diketahui nilai R^2 adalah sebesar 0,924. Artinya 92,4% jumlah permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat selama 15 periode dapat dijelaskan oleh pertumbuhan rata-rata jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata – rata tiket pesawat sedangkan sisanya sebesar 7,6 % (100%-92,4%) dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dimasukkan dalam model penelitian ini.

Korelasi (R) yang terjadi antara jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata – rata tiket pesawat dengan jumlah permintaan jasa angkutan udara adalah sebesar 0,958 atau 95,8%. Hal ini menunjukkan adanya hubungan yang sangat kuat antara jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata – rata tiket pesawat dengan jumlah permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat selama tahun 1994 – 2008.

5.3. Hasil Pengujian Asumsi Klasik

Menurut Nugroho (2005), uji asumsi klasik digunakan untuk memastikan apakah uji regresi yang telah dilakukan telah layak sebagai alat prediksi atau tidak. Agar hasil dari regresi dapat digunakan sebagai alat prediksi yang baik dan

tidak bias, harus memenuhi beberapa uji asumsi klasik yang terdiri dari uji normalitas, multikolinearitas, autokorelasi dan heterokedastisitas, sebagai berikut :

5.3.1. Hasil Pengujian Normalitas

Uji normalitas dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui apakah sample yang diambil sebagai responden telah memenuhi kriteria sebaran atau distribusi normal atau tidak.

Nugroho (2005), menjelaskan bahwa uji normalitas digunakan untuk menguji asumsi distribusi sampling mendekati atau mengikuti normalitas populasi, dengan kata lain untuk mengetahui apakah sampel atau data distribusi secara normal.

Uji normalitas dilakukan guna melihat apakah variabel independen maupun variabel dependen mempunyai distribusi normal ataukah tidak. Model regresi yang baik adalah distribusi data normal atau mendekati normal Uji normalitas dapat dilakukan dengan melihat grafik. Selain itu juga dapat menggunakan *Uji Kolmogorov Smirnov*, dimana jika nilai sign > 0,05, maka dapat disimpulkan data variabel yang diuji tersebar dengan normal.

Dari hasil uji normalitas yang dilakukan terhadap penelitian ini diperoleh sebagai berikut :

Tabel 5.3
Hasil Uji Normalitas Kolmogorv Smirnov

No.	Variabel	Sign	Keterangan
1.	Jumlah permintaan jasa angkutan udara	0.679	Normal
2.	Jumlah penduduk	0.854	Normal
3	Pendapatan riil penduduk	0.203	Normal
4	Tarif rata-rata tiket pesawat	0.413	Normal

Sumber : hasil olahan data

Dari hasil pengujian yang dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa keempat variabel yang diuji terdistribusi normal karena memiliki nilai signifikansi lebih besar dari 0,05.

5.3.2. Hasil Pengujian Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dilakukan untuk melihat apakah terdapat interkorelasi antara sesama variabel independen yang akan digunakan didalam model. Seberapa besar pengaruh antara satu variabel dengan variabel yang lain dapat dilihat dari nilai VIF (*Variance Inflation Factor*) dan *Tolerance* dan dapat juga dilihat dari koefisien korelasi antara variabel independen.

Pedoman suatu model regresi yang dikatakan bebas masalah multikolinearitas adalah:

- a. Mempunyai nilai VIF dibawah angka 10 dan nilai *tolerance* mendekati angka 1.
- b. Koefisien korelasi antara variabel independen haruslah lemah (dibawah 0,5), jika korelasi kuat maka terjadi problem multikolinearitas.

Hasil pengujian multikolinieritas antara variabel independen dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 5.4
Hasil Uji Multikolinearitas

Model	Variabel	Tolerance	VIF	Keterangan
1	Jumlah penduduk	0.819	1.112	Tidak Terjadi Multikolinearitas
	Pendapatan riil penduduk	0.657	1.431	Tidak Terjadi Multikolinearitas
	Tarif rata-rata tiket pesawat	0.742	1.297	Tidak Terjadi Multikolinearitas

Sumber : Data Diolah 2010

Dari hasil pengujian dapat dilihat bahwa nilai tolerance mendekati angka 1 dan nilai VIF berada dibawah angka 10. Hal ini dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi korelasi atau tidak terjadi multikolinearitas antar variabel independen.

5.3.3. Hasil Pengujian Autokorelasi

Tujuan dari pengujian ini adalah untuk mengetahui apakah dalam model regresi terdapat autokorelasi. Autokorelasi dapat dideteksi dengan menggunakan Durbin Watson. Dasar pengambilan keputusan berdasarkan metode Durbin Watson adalah :

- Jika nilai D terletak antara 1,65 dan 2,35 maka tidak terjadi autokorelasi dalam model regresi.
- Jika nilai D terletak antara 1,21 dan 1,65 atau terletak antara 2,35 dan 2,79 maka tidak ada kesimpulan yang dapat diambil.
- Jika nilai D lebih kecil dari 1,21 atau nilai D lebih besar 2,79 maka terjadi autokorelasi dalam model regresi.

Hasil pengujian autokorelasi adalah sebagai berikut :

Tabel 5.5
Hasil Pengujian Autokorelasi

Variabel Dependen	Durbin Watson
Jumlah permintaan jasa angkutan udara	2.297

Sumber : Data diolah

Dari hasil pengujian didapat nilai DW sebesar 2.297 yang terletak antara 1,65 dan 2,35. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terjadi autokorelasi pada model regresi ini dan model ini layak digunakan.

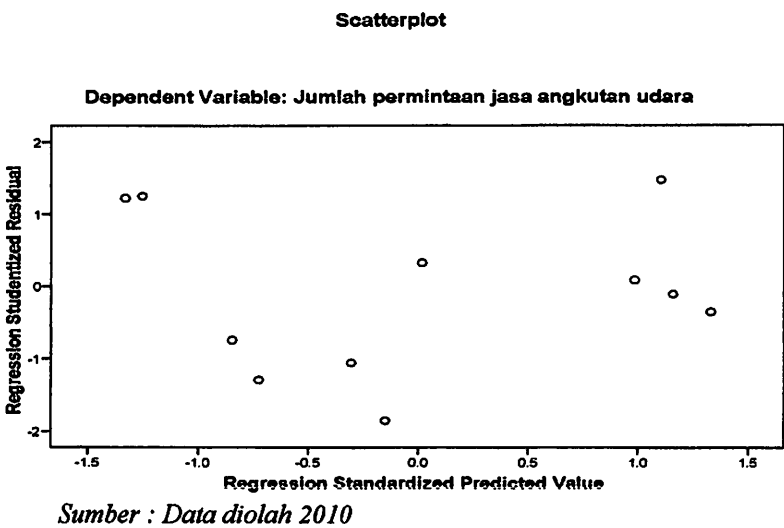
5.3.4. Hasil Pengujian Heterokedastisitas

Menurut Nugroho (2005), pengujian ini bertujuan untuk mengetahui adanya masalah heterokedastisitas yaitu perbedaan *variance* residual antara suatu periode pengamatan dengan periode pengamatan lain. Suatu model penelitian yang baik adalah tidak terdapat heteroskedastisitas.

Ada beberapa metode pengujian yang bisa digunakan, pada penelitian ini pengujian dilakukan dengan menggunakan Grafik Scatterplot yaitu dengan melihat pola *scatterplot* yang menunjukkan kelayakan model regresi untuk digunakan. Apabila terdapat gejala heterokedastisitas, maka titik-titik pada grafik akan membentuk suatu bentuk yang sistematis. Sebaliknya, jika tidak terdapat gejala heterokedastisitas, maka titik-titik pada grafik tidak akan membentuk suatu bentuk sistematis atau memiliki bentuk acak.

Berdasarkan proses estimasi data yang telah dilakukan maka ditemukan ringkasan hasil pengujian seperti terlihat pada Gambar 5.1 dibawah ini :

Gambar 5.1
Hasil Uji Heterokedastisitas



Dari grafik diatas dapat dilihat bahwa model regresi tidak terjadi heterokedastisitas. Hal ini bisa dilihat pada titik – titik grafik yang menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu y dan titik – titik tidak membentuk suatu pola.

5.4. Pembahasan Hasil Penelitian

Dari hasil analisa data diketahui bahwa, kecenderungan yang berlangsung tampaknya jumlah permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat akan bertambah sejalan dengan tingginya jumlah penduduk dan pendapatan riil penduduk, sehingga mengakibatkan semakin naiknya jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Jakarta di Sumatera Barat. Namun jumlah permintaan jasa angkutan udara akan cenderung turun jika tarif rata – rata tiket pesawat mengalami peningkatan, sebaliknya jika tarif rata- rata tiket pesawat rendah atau mengalami penurunan, maka jumlah permintaan jasa angkutan udara cenderung akan meningkat pula.

Berdasarkan hasil penemuan empiris dari penelitian ini menunjukkan bahwa faktor – faktor yang menjadi variabel independen yaitu jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata – rata tiket pesawat berpengaruh signifikan terhadap jumlah permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat.

Secara umum diketahui pengaruh variabel independen jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata – rata tiket pesawat terhadap jumlah permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat selama 15 tahun terakhir mulai dari tahun 1994 – 2008 ditandai dengan koefisien determinasi sebesar 92,4% dan signifikan pada tingkat kepercayaan 95%.

Pengaruh variabel jumlah penduduk terhadap jumlah permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat adalah kuat yaitu sebesar 74,9%, pengaruh pendapatan riil penduduk di Sumatera Barat terhadap jumlah permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat adalah cukup kuat yaitu sebesar 67% dan pengaruh tarif rata – rata tiket pesawat terhadap jumlah permintaan jasa angkutan udara adalah cukup kuat yaitu sebesar 63,6%. Hal ini ditunjukkan pada hasil regresi yang telah diuraikan, dimana jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata – rata tiket pesawat pada tingkat kepercayaan 95% dapat diterima atau digunakan untuk menjelaskan jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat. Secara logika, semakin tinggi jumlah penduduk dan pendapatan riil penduduk maka akan semakin tinggi jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat. Dan semakin tinggi tarif rata-rata tiket pesawat maka semakin rendah jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat, begitu pula sebaliknya, semakin rendah tarif rata-rata tiket pesawat, maka semakin tinggi jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat.

Seperti yang dikemukakan oleh Abbas Salim (1993), bahwa pertumbuhan penduduk suatu daerah, propinsi dari suatu negara akan membawa pengaruh terhadap jumlah jasa angkutan yang dibutuhkan. Menurut Ahmad Irfan (2003) mengatakan bahwa jumlah penduduk yang besar merupakan pasar potensial, terutama bila dikaitkan dengan kemampuan ekonomi dan mobilitas yang tinggi.

Begitu pula halnya dengan pendapatan riil penduduk, menurut Abbas Salim (1993), jika dilihat dari segi segmentasi pasarnya, perjalanan dengan sarana

angkutan udara domestik dilakukan untuk berbagai maksud, diantara yaitu bisnis, keperluan pribadi atau alasan keluarga, dan pariwisata. Hasil penelitian ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Rustian (1987), bahwa salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya pertumbuhan perjalanan penumpang adalah pendapatan penduduk yang dapat dibelanjakan semakin meningkat. Menurut Sugiarto (2000), hal-hal yang merupakan penentu permintaan pasar adalah harga, pendapatan rata-rata masyarakat, harga barang lain; selera dan jumlah penduduk.

Andius Dasa Putra (2009) dalam penelitiannya menyatakan bahwa tingkat pertumbuhan pesimis diasumsikan terjadi pada keadaan stabilitas nasional sedikit terganggu, dengan pertumbuhan ekonomi yang menurun, dan penambahan jumlah penduduk yang cukup tinggi, sehingga mempengaruhi penurunan tingkat pertumbuhan penumpang udara. Tingkat pertumbuhan moderat diasumsikan terjadi pada keadaan stabilitas nasional yang stabil, dengan pertumbuhan ekonomi yang berjalan seimbang dengan penambahan jumlah penduduk. Tingkat pertumbuhan optimis diasumsikan terjadi pada keadaan stabilitas nasional yang baik, dengan pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi, serta penambahan jumlah penduduk yang cukup tinggi pula, sehingga mempengaruhi kenaikan tingkat pertumbuhan penumpang udara.

Aleksander Purba (2008) dalam penelitiannya menyatakan bahwa pertumbuhan jumlah penumpang yang sangat besar memberi tiga indikasi. Pertama, terjadinya peningkatan kemampuan ekonomi masyarakat yang tercermin pada peningkatan kemampuan daya belinya terhadap jasa angkutan udara. Kedua, adanya indikasi pergeseran masyarakat dan pelaku ekonomi pengguna moda

transportasi darat yang beralih menggunakan moda transportasi udara. Salah satu faktor penyebab terjadinya pergeseran dikarenakan kualitas prasarana transportasi darat yang belum memadai, khususnya tingkat kerusakan jalan yang berdampak pada peningkatan ongkos transportasi. Ketiga, peningkatan jumlah penumpang angkutan udara tersebut juga sebagai indikasi berkembangnya aktivitas ekonomi dalam struktur perekonomian Jambi. Kondisi tersebut terimplikasi pada meningkatnya mobilitas pelaku ekonomi dengan menggunakan jasa angkutan udara.

Sedangkan mengenai tarif rata – rata tiket pesawat menurut Yuke Sri Rizky (2004) dalam penelitiannya menyatakan bahwa angkutan udara dengan tarif murah belum digunakan secara optimal oleh konsumennya. Hal itu diperkirakan terjadi karena biaya transportasi awal ke bandara keberangkatan dan dari bandara tujuan ketempat aktifitas cukup mahal karena jarak yang jauh.

5.5. Keterbatasan penelitian

Adapun beberapa keterbatasan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut;

- 1) Dalam menganalisis penentu permintaan jasa angkutan udara, hanya ada 3 (tiga) variabel independen yang diteliti dalam mempengaruhi permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat (variabel dependen), dimana penulis hanya menganalisis pengaruh Jumlah Penduduk, Pendapatan Riil penduduk dan Tarif rata-rata tiket pesawat udara terhadap permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat. Penulis berkeyakinan bahwa masih terdapat faktor-faktor lain yang mempengaruhi permintaan jasa angkutan udara seperti selera, pelayanan, promosi serta faktor-faktor lainnya, sehingga penelitian

selanjutnya masih bisa dilakukan dengan menambah variabel selain Jumlah penduduk, pendapatan riil, dan tarif rata-rata tiket pesawat.

- 2) Dalam penelitian ini, data yang digunakan untuk dianalisis adalah dalam bentuk tahunan. Tahun penelitian terbatas hanya 15 tahun yaitu dari tahun 1994 sampai dengan tahun 2008, sedangkan permintaan sifatnya jangka panjang.
- 3) Penelitian ini, hanya meneliti permintaan terhadap jasa angkutan udara rute penerbangan Padang-Jakarta. Oleh karena itu, untuk penelitian selanjutnya diharapkan data yang dianalisis dari rute penerbangan lainnya.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian dan pembahasan terhadap permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat yang dikaitkan dengan perkembangan variabel independen yang terdiri dari jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif tiket pesawat yang mempengaruhinya, akhirnya dari penelitian ini penulis dapat menyimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. Jumlah permintaan jasa angkutan udara rute Padang-Jakarta di Sumatera Barat selama tahun 1994 – 2008 dipengaruhi oleh jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata – rata tiket pesawat sebesar 92,4%, sedangkan sisanya sebesar 7,6 % dipengaruhi faktor lain yang tidak dimasukkan dalam model penelitian ini.
2. Jumlah penduduk, pendapatan riil penduduk dan tarif rata – rata tiket pesawat di Sumatera Barat, pada tingkat kepercayaan 95% dan signifikansi $< 5\%$ maka secara bersama – sama dapat digunakan untuk menjelaskan jumlah permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat.
3. Berdasarkan hasil uji parsial dapat diketahui bahwa jumlah penduduk sangat berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat. Hal ini dapat dilihat dari nilai t-hitung dengan t-tabel, dimana nilai t hitung lebih besar dari nilai t-tabel. Dengan kata lain, semakin bertambahnya atau meningkatnya jumlah penduduk di Sumatera Barat,

maka akan semakin meningkat pula permintaan terhadap jasa angkutan udara di Sumatera Barat.

4. Selain itu jika dilihat dari pendapatan riil penduduk di Sumatera Barat juga memberikan pengaruh yang signifikan terhadap permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat. Dimana variabel pendapatan riil berpengaruh positif terhadap permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat, artinya apabila pendapatan penduduk meningkat, maka akan menyebabkan peningkatan terhadap jasa angkutan udara di Sumatera Barat, begitu juga sebaliknya, jika pendapatan penduduk menurun akan menyebabkan penurunan terhadap permintaan jasa angkutan udara di Sumatera Barat.
5. Tidak signifikasinya Tarif rata-rata tiket pesawat udara terhadap permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta dapat dilihat dari $-t$ hitung yang lebih kecil dari nilai $-t$ tabel. Meskipun tarif rata-rata tiket pesawat berpengaruh signifikan dan negatif terhadap permintaan jasa angkutan udara tujuan Padang-Jakarta di Sumatera Barat. Hal ini kemungkinan disebabkan karena meningkatnya tarif rata-rata tiket pesawat udara akan menyebabkan penurunan terhadap permintaan terhadap jasa angkutan udara di Sumatera Barat.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis dan kesimpulan yang telah dikemukakan di atas, maka dalam kesempatan ini penulis mencoba untuk memberikan saran sebagai berikut :

1. Perkembangan dan peningkatan jasa pelayanan penumpang angkutan udara dari tahun ke tahun semakin meningkat dan menjadi perhatian masyarakat. Hal ini dapat dilihat dari ketatnya persaingan di bidang kualitas pelayanan, tarif dan promosi. Dalam kondisi persaingan yang ketat tersebut, hal utama yang harus diprioritaskan oleh perusahaan penerbangan adalah kepuasan penumpang agar dapat mempertahankan pclanggannya.
2. Untuk dimasa-masa yang akan datang, persahaan penerbangan hendaknya dapat meninjau kembali tarif tiket pesawat, yaitu dengan cara menekan serendah mungkin tarif tiket, dan walaupun ada terjadi kenaikan harga tiket hendaknya tidak terlalu sering, dan terlalu tinggi, hal ini dilakukan supaya masyarakat dapat melangsungkan aktivitasnya dengan baik dan pengguna dari jasa angkutan penumpang udara itu sendiri diharapkan semakin bertambah jumlahnya, ini juga berguna untuk masyarakat yang berpendapatan golongan menengah kebawah, dengan tarif yang sesuai dengan tingkat pendapatan mereka diharapkan nantinya mereka dapat juga melangsungkan aktivitasnya dengan menggunakan jasa angkutan udara tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Aji, Dias Purwoko, 2009, "*Analisis Hubungan Pengiriman Kargo Domestik dengan Tingkat Kepuasan Pelanggan pada PT. Kechi Pratama Mandiri*" dalam <http://spseminar2009.blogspot.com>
- Arani, Metty Prima, 2009. "*Prospek Bisnis Penerbangan PT.Sriwijaya Air Rute Jakarta– Singapore*" Jakarta.
- BPS Sumatera barat, Statistik Transportasi 2008
- Budiono, 2002. "*Ekonomi Mikro*", jilid II, Penerbit Rasindo, Jakarta.
- Dasa Putra, Andius, 2009. "*Analisis Proyeksi Penumpang Bandara Perintis Lampung Barat-Lampung*", Skripsi Sarjana, Fakultas Ekonomi, Universitas Lampung.
- Firmansyah, Herlan, 2009. "*Pembangunan Ekonomi*" dalam <http://erlan-abuhanifa.blogspot.com>
- Hasan, Iqbal. 2004. "*Analisis Data Penelitian Dengan Statistik*". Penerbit Bumi Aksara, Jakarta
- Indriantoro, Nur dan Supomo, Bambang, 1999. "*Metodologi Penelitian Bisnis*". Yogyakarta: BPFE
- Irfan, Ahmad, 2003. "*Perang Tarif Angkutan Udara Merugikan Usaha Transportasi Laut dan Darat Indonesia*", Jakarta, SIMT Trisakti.
- Kamaluddin, Rustian. Drs, 1987. "*Ekonomi Transportasi*", Jakarta, Penerbit PT. Ghalia Indonesia.
- Mankiw, N. Greogry, 2000. "*Pengantar Ekonomi*", Penerbit Erlangga, Jakarta, Jilid I.
- Nugroho, 2005. "*Teknik Analisis Regresi dan Korelasi*" Penerbit Transito, Bandung
- Purba, Alexander, 2008. "*Kesuksesan Sektor Jasa Angkutan Udara di Provinsi Jambi*", Skripsi Sarjana, Fakultas Ekonomi, Universitas Sriwijaya

- Rahmat, Hendry, 2006. *"Estimasi Matrik Asal Dan Tujuan Untuk Penumpang Pesawat Udara "*, Fakultas Ekonomi, Universitas Gajah Mada
- Rudityo, Galih, 2009. *" Fenomena Bisnis Angkutan Udara Nasional"*
<http://ekonomi.kompasiana.com>
- Salim, Abbas, 1993. *"Manajemen Transportasi"*, Jakarta, Penerbitan PT. Raja Grafindo Persada.
- Samuelson, A. Paul, 1999. *"Mikro Ekonomi"*, Penerbit Erlangga, Edisi Keempatbelas, Jakarta
- Sri Rizki, Yuke, 2004. *"Peran Transportasi Udara sebagai Angkutan yang Menujang Arus perdagangan Rute Jakarta-Surabaya dan Jakarta-Medan"*, Fakultas Ekonomi. Universitas Jakarta.
- Sukirno, Sadono, *Pengantar Teori Mikro Ekonomi*, Penerbit PT. Raja Grafindo Pesada, 2002. Edisi Kedua, Cetakan Ketujuhbelas. Jakarta
- Sugiarto, 2000. *"Ekonomi Mikro Suatu Pendekatan Prakti"s*, Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Supartomo, C, 1999. *"Elastisitas Harga"*, Komunika (Media Komunikasi Mahasiswa Universitas Terbukan), Penerbit Universitas Terbuka, Jakarta.
- Sumodiningrat, Gunawan, 1995. *"Pengantar Ekonometrika"*. Ed.3, Cet.16. Jakarta. PT. RajaGrafindo Persada.
- Susanto, Bambang, 2004. *"Transportasi Bagi Pembangunan Yang Berkelanjutan "*, skripsi Sarjana, Fakulas Ekonomi, Universitas Jakarta
- Wartawarga,2009. *"Pengertian Transportasi"* dalam <http://wartawarga.gunadarma.ac.id>
- Zein, M. Chalid, 2000 *"Manajemen Kualitas Pelayanan Angkutan Udara"*, STMT Trisakti, Edisi 090. Jakarta

LAMPIRAN 1a
Hasil Regresi

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Tarif rata-rata tiket pesawat , Jumlah penduduk, Pendapatan riil penduduk	.	Enter

- a. All requested variables entered.
b. Dependent Variable: Jumlah permintaan jasa angkutan udara

LAMPIRAN 1B
Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Jumlah permintaan jasa angkutan udara	Jumlah penduduk	Pendapatan riil penduduk	Tarif rata-rata tiket pesawat
N		15	15	15	15
Normal Parameters a,b	Mean	291824.9091	4448843.8	870494.2409	566727.2727
	Std. Deviation	213491.99075	224955.79	389731.84366	231264.39022
Most Extreme Differences	Absolute	.202	.149	.306	.275
	Positive	.202	.092	.306	.275
	Negative	-.199	-.149	-.213	-.194
Kolmogorov-Smirnov Z		.669	.495	1.015	.914
Asymp. Sig. (2-tailed)		.763	.967	.255	.374

- a. Test distribution is Normal.
b. Calculated from data.

LAMPIRAN 2a
Hasil Uji t dan Hasil Uji Multikolinearitas

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1	(Constant)	-1422905	428711.0		-3.995	.005	-2726645.351	-699164.278					
	Jumlah penduduk	.398	.098	.473	4.281	.003	.218	.681	.665	.866	.448	.819	1.112
	Pendapatan riil penduduk	.192	.065	.445	3.154	.007	.091	.396	.791	.819	.370	.657	1.431
	Tarif rata-rata tiket pesawat	-.265	.104	-.394	-3.113	.010	-.610	-.119	-.674	-.798	-.343	.742	1.297

a. Dependent Variable: Jumlah permintaan jasa angkutan udara

LAMPIRAN 2b
Hasil Uji Autokorelasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.958 ^a	.924	.904	66024.25475	.924	30.219	3	11	.000	2.297

a. Predictors: (Constant), Tarif rata-rata tiket pesawat, Jumlah penduduk, Pendapatan riil penduduk

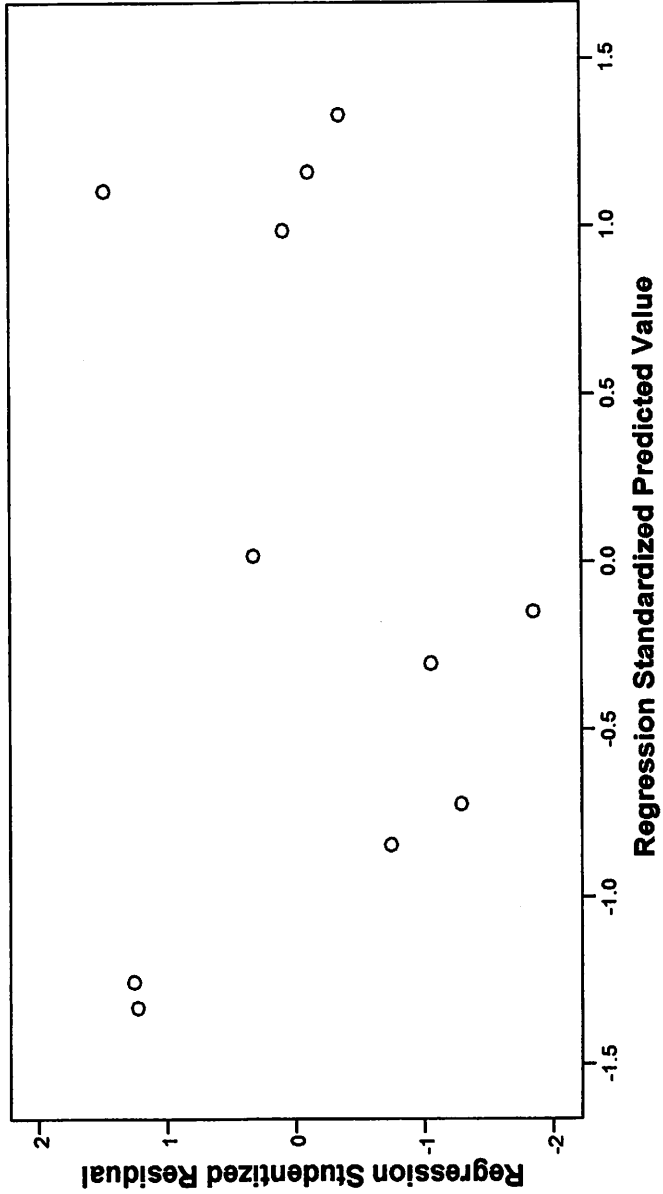
b. Dependent Variable: Jumlah permintaan jasa angkutan udara

LAMPIRAN 3

Hasil Uji Heterokedastisitas

Scatterplot

Dependent Variable: Jumlah permintaan jasa angkutan udara



LAMPIRAN 4 **Hasil Uji F**

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	4.3E+011	3	1.418E+011	30.219	.000 ^a
	Residual	3.1E+010	11	4359202215		
	Total	4.6E+011	14			

a. Predictors: (Constant), Tarif rata-rata tiket pesawat , Jumlah penduduk, Pendapatan riil penduduk

b. Dependent Variable: Jumlah permintaan jasa angkutan udara

Collinearity Diagnostics^a

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions			
				(Constant)	Jumlah penduduk	Pendapatan riil penduduk	Tarif rata-rata tiket pesawat
1	1	3.748	1.000	.00	.00	.01	.01
	2	.213	4.191	.00	.00	.26	.22
	3	.037	10.042	.01	.01	.69	.77
	4	.001	59.114	.99	.99	.04	.00

a. Dependent Variable: Jumlah permintaan jasa angkutan udara